جامعة الجزائر -1- بن يوسف بن خدة

كلية الحقوق – سعيد حمدين

الجوانب القانونية لاستغلال المحروقات في البحر الأبيض المتوسط

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه

تخصص قانون دولي

إعداد الطالب: راي عبد النور

تحت إشراف الأستاذة: د. بن علي جميلة

أعضاء لجنة المناقشة:

أ/د. بن عامر تونسي (جامعة الجزائر -1-)..رئيسا

د. بن علي جميلة (جامعة الجزائر -1-)..مقررا

د. محي الدين محمد (جامعة الجزائر -1-)..عضوا

د. ساسي سلمى (جامعة الجزائر -1-)..عضوا

د. قاسمية جمال (جامعة البليدة)..عضوا

د. شابو وسيلة (جامعة البليدة)..عضوا

تاريخ المناقشة: 2019/03/02

كلمة شكر

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لأستاذتي الفاضلة:

الدكتورة بن علي جميلة

أولا، لقبولها الإشراف على هذا العمل

وثانيا، لعملها الدؤوب في التوجيه والإرشاد والتشجيع.

كما أتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة، لقبولهم أن يشاركوا في مناقشة هذا البحث.

الباحث

قائمة المختصرات

أولا: باللغة العربية

- ا.ج.ج.ق: اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958.
- ا.ا.م.ق.ب : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- ألنفط: الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات.
- ج.ر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
- م.ب.د: المنظمة البحرية الدولية.

ثانيا: باللغة الأجنبية

- AAN : Annuaire de l'Afrique du Nord.
- ADM : Annuaire du droit de la mer.
- AFDI : Annuaire français de droit international.
- AJMOA : Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs.
- AMPLJ : Australian Mining and Petroleum Law Journal.
- ATMA : Association technique maritime et aéronautique.
- A&NZ Mar LJ : Australian and New Zealand Maritime Law Journal.
- BARCO OFOG : Barcelona Convention Offshore Oil and Gas Group.
- BEPH : Bureau Exploration-Production des Hydrocarbures.
- CAR/ASP : Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées.
- CDMO : Centre de droit maritime et océanique
- CDMT : Centre de Droit Maritime et des Transports.
- CEPMLP : Centre for Energy, Petroleum and Mineral Law and Policy.

- CESM : Centre d'études supérieures de la marine.
- Chi.-Kent J. Int'l & Comp. L. : Chicago-Kent | Journal of International and Comparative Law.
- CIJ : Cour international de justice.
- CIL : Centre for International Law. (Singapore)
- CIMSEC : Center for International Maritime Security.
- CJUE : Cour de justice de l'Union européenne.
- CLEE : Convention on civil liability for oil pollution damage resulting from exploration for and exploitation of seabed mineral resources.
- CMI : Comité maritime international.
- CNAPS : Center for NorthEast Asia Policy Studies.
- CTSS : Center for Terrorism and Security Studies.
- EJSER : European Journal of Social Sciences Education and Research.
- ELQ : Ecology Law Quarterly Journal.
- EUOAG : EU Offshore Authorities Group.
- FPSO : Floating Production Storage and Offloading.
- FSO : Floating Storage and Offloading.
- FSU : Floating Storage Unit.
- GAU J. Soc. & Appl. Sci : GAU Journal of Social and Applied Sciences.
- HJIL : houston journal of international law.
- HNSJ : Harvard National Security Journal.
- IDDRI : Institut du développement durable et des relations internationales.
- IEPN : Israeli European policy network.
- IEMed : Institut européen de la Méditerranée.
- IFM : Institut français de la mer.
- IFP : Institut Français du Pétrole.
- IFREMER : Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer.

- IFRI : Institut français des relations internationales.
- IHEDN : Institut des Hautes Études de Défense Nationale.
- INSS : the Institute for National Security Studies.
- IRSEM : Institut de recherche stratégique de l'École militaire.
- ISEMAR : Institut Supérieur d'Économie Maritime.
- ISPS : International Ship and Port Facility Security.
- JDI : Journal du droit international.
- JLPG : Journal of Law, Policy and Globalization.
- IMO : International Maritime Organization.
- METRO : Maastricht European Institute for Transnational Legal Research.
- MODU : Mobile Offshore Drilling Units.
- OGEL : Oil, Gas & Energy Law Intelligence.
- OJI : Organisation Juridique International Pour L'environnement et le Développement
- OIT : Organisation internationale du Travail.
- OPOL : Offshore Pollution Liability.
- OPRC : International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation.
- OSPAR : Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic.
- OPRC-HNS : Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances.
- PAM : Plan d'action pour la méditerranée.
- PNUE : Programme des nations unies pour le développement.
- PRIO : Peace research institute oslo.
- RBDI : Revue belge de droit international.
- RCADI : Recueil des cours de l'académie de droit international.

- R.D. Ottawa : Revue de droit d'Ottawa.
- REMPEC : The Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea.
- RGDIP : Revue Générale de Droit International Public.
- RJE : Revue Juridique de l'Environnement.
- ROCC : Regional Oil Combating Centre.
- RQDI : Revue québécoise de droit international.
- RSIS : S. Rajaratnam School of International Studies.
- SJDDR : Schalesworths Journal of Democracy and Development Review.
- UICN : International Union for Conservation of Nature.
- UNEP : United Nations Environment Programme.
- USGS : United States Geological Survey.
- VELJ : Virginia Environmental Law Journal.
- WWF : World Wildlife Fund.
- ZPE : Zone de Protection Écologique.

مقدمة:

تعتبر المحروقات (النفط والغاز) من أهم مصادر الطاقة في العالم وتلعب دورا كبيرا ليس فقط في التنمية الاقتصادية في الدول المنتجة ولكن أيضا في العلاقات الجيوسياسية الدولية، فضلا على الحياة اليومية. ونظرا لاستخداماتها في مجالات عدة أضحت سلعة استراتيجية ذات أهمية قصوى تتحكم في مصير العالم واقتصاده.

لكن ثمة تباين في توزيع هذه الثروة بين الدول، كون الجانب السلبي للآبار المكتشفة على اليابسة عادة ما تكون مركزة في مناطق جغرافية محددة (حوالي 62٪ من احتياطيات النفط العالمية في الشرق الأوسط)،[1] الشيء الذي دفع الدول المستهلكة إلى الإبداع عن طريق التنقيب والبحث في مناطق لم يكن يتصور احتواؤها على موارد طبيعية.

في السابق، كانت البحار في عقول البشر مجرد كتلة سائلة تحتوي على الأسماك وتحمل السفن للتنقل بين القارات. لكن التطور التكنولوجي وتبلور التقنيات مكّن من إدراك أنّ ضمن طبقات قاع البحر يوجد ثروات هائلة. وبخلاف المحروقات البرية (hydrocarbures onshore)، فإنّ المحروقات البحرية (hydrocarbures offshore)[2] تنتشر في أجزاء كثيرة من المعمورة.

تعود جذور الأنشطة النفطية البحرية (les opérations pétrolières offshore) إلى عام 1896، حيث أُجريت أول عمليات حفر في ولاية كاليفورنيا بواسطة أرصفة خشبية متصلة بالشاطئ. وكان من الضروري الانتظار حتى سنوات العشرينيات والثلاثينيات من القرن الماضي ليتم تنفيذ أوّل عملية حفر بحرية حقيقية في أعماق تصل إلى خمس (5) أمتار في خليج المكسيك وبحر قزوين (أذربيجان) وبحيرة ماراكايبو (فنزويلا).[3]

غير أنّ الفائدة الحقيقية للبحر لم تظهر إلا بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، فبفضل التحكم في المعارف العلمية والتطور التكنولوجي تحول خليج الميكسيك إلى مسرح للتطوير السريع لتقنيات الحفر

---

[1] Jeremy DRISCH, L'exploitation pétrolière offshore : Enjeux maritimes, Note de Synthèse N°125, ISEMAR, France, Mai 2010, p 2.

[2] مصطلح "offshore" يعني باللغة الإنجليزية "قبالة السواحل" أو "في البحر". ويقابله مصطلح "onshore" الذي يعني "في الأرض".

[3] Hervé MONIN, La sécurité et la sûreté des plates-formes offshore, CDMT, Mémoire de Master, Université d'Aix-Marseille, France, 2011, p 2.

- Paul TOURRET et Anne GALLAIS BOUCHET, Les exploitations des espaces maritimes, ISEMAR, Note de Synthèse N°168, France, octobre 2014, p 2.

وأصبح النفط يُستخرج على نطاق واسع،[1] إلا أنّه بقي محصوراً في المناطق التقليدية المعروفة بإنتاجيتها. ثم في الستينيات، شيئا فشيئا، بدأت الدول، مثل المملكة المتحدة والنرويج، تنقب على المحروقات في بحر الشمال في أعماق تتراوح بين 100 إلى 150 متر، والذي تحول في بضعة سنوات إلى أكبر المناطق في العالم انتاجاً للمحروقات البحرية.

لكن الحافز الحقيقي لانتشار الاستكشاف والاستغلال البحري في ربوع العالم، يتمثل في الصدمة النفطية الأولى في عام 1973، حيث ظهر للحكومات حتمية تحقيق اكتفاء ذاتي أمام ارتفاع أسعار النفط وموجة تأميم الحقول النفطية في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.[2]

وهكذا، بفضل بقاء أسعار النفط في مستويات مرتفعة ظلّت الشركات البترولية تطوّر من قدرتها على الحفر في مياه أعمق بكثير مما كان عليه الأمر في السابق باستخدام تقنيات أكثر تقدّما وكلفة، إلى أن وصلت إلى "الحفر العميق" (offshore profond)، أي إنتاج المحروقات في أعماق تتراوح بين 1000 و1500 متر. وقد تم تجاوز هذا الحد في السنوات الأخيرة ببلوغ أكثر من 3000 متر والذي يُصطلح تسميته ب "الحفر جد عميق" (offshore ultra-profond).[3]

وقد أضحت المحروقات البحرية تساهم بنسب معتبرة في الإنتاج العالمي. ففي عام 2014، قدّمت المكامن البحرية 27 مليون برميل يوميا من النفط و2,8 مليار متر مكعب يوميا من الغاز، أي بما يعادل37٪ من الإنتاج العالمي للنفط و28٪ من الإنتاج العالمي للغاز.[4]

وهذا التعطش للنفط باعتباره المحرك لقطاع الصناعة يمكن تفسيره ب:

1-تعدد الاحتياجات، لأنّ الاستهلاك العالمي ينمو بسرعة تجعله يتجاوز سرعة اكتشاف مكامن برية جديدة. وبالتالي هناك مخاوف من عدم كفاية الموارد من أجل الحفاظ على وتيرة استغلالية مستمرة.

2-الحاجة لتقليل التبعية للخارج من خلال تنويع مصادر التمويل وتحقيق اكتفاء ذاتي.[5]

إنّ السباق في استكشاف قاع البحر ليس على وشك التوقف. ويتوقع الخبراء تطورا مستمرا للإنتاج في المناطق التقليدية والتوسع إلى مناطق جديدة، لأن تزايد الطلب على الطاقة من جهة، وعدم قدرة

[1] Sylvain SERBUTOVIEZ, Les hydrocarbures offshore, IFP Energies nouvelles, Panorama 2012, France, décembre 2011, p 1.

[2] Jeremy DRISCH, L'exploitation pétrolière offshore : Enjeux maritimes, opcit, p 1.

[3] مع العلم أنّ مسافة 3000 متر يقصد بها عمق البحر حتى الوصول إلى قاعه. لأنّ بعد الوصول إلى قاع البحر تبدأ عملية الحفر بالمعنى التقليدي. أي ثقب الأرض، والذي يمكن أنّ تصل إلى 8000 متر. (3000 متر طول الكتلة المائية + 5000 متر طول باطن الأرض).

[4] Maribus organization, world ocean review, Marine Resources – Opportunities and Risks, Ruksaldruck GmbH & Co. KG, Hamburg, Germany, 2014, p 17.

[5] Alain FRESIA, aspects juridiques de la mise en valeur des hydrocarbures dans la mer méditerranée, in, René-jean DUPUY, le pétrole et la mer, PUF, Nice, France, 1974, p 73.

الطاقات المتجددة أن تحل محل النفط والغاز في الوقت الحالي من جهة أخرى، يجعل من الصعب تصور قطع الإمدادات المتأتية من البحر.

ومن الأهمية بمكان أن ننبه أن الاستكشاف والاستغلال البحري تبلغ تكلفته أضعاف العمليات التي تجري على اليابسة (ثلاثة إلى أربع مرات)، بحيث تقدر الاستثمارات المتعلقة بهذه الأنشطة نحو 100 مليار دولار سنويا، أي ما يمثل حوالي خُمس الاستثمار في استكشاف وتطوير النفط في العالم.[1]

غير أنّ الأزمة النفطية التي بدأت إرهاصاتها في 2014 ولا تزال دائمة، أخلطت أوراق بعض الشركات وعطّلت أعمالها وكبحت مشاريعها في كل مناطق العالم، واضطرت لخفض ميزانية الاستكشاف إلى مستويات غير مسبوقة، بل هناك بعض الشركات علّقت أنشطة الاستغلال إلى إشعار آخر بسبب عدم مردودها التجاري. وحسب الوكالة الدولية للطاقة من المحتمل أن يستمر الوضع الراهن إلى سنة 2020.

أمّا فيما يخص البحر الأبيض المتوسط، فإنّه عرف أنشطة الاستكشاف الأولى في سنوات الخمسينيات والستينيات من القرن الماضي قبالة سواحل مصر، ليبيا، تونس، المغرب، إيطاليا وكرواتيا. وقد تم تحقيق اكتشافات للغاز ضخمة في السنوات القليلة الأخيرة كان لها صدى عالمي، على غرار بئر "تامار" (ما بين 240 و275 مليار م^3) وبئر "ليفياثان" (ما بين 450 و491 مليار م^3) المكتشفين على التوالي في جانفي 2009 وجوان 2010 قبالة سواحل فلسطين المحتلة. وكذلك بئر "أفروديت" (ما بين 230 و240 مليار م^3) المكتشف في ديسمبر 2011 في الجرف القاري القبرصي.

ويبقي أضخم اكتشاف في تاريخ البحر المتوسط حقل "زهر" المصري المكتشف من طرف الشركة الإيطالية ENI في 30 أوت 2015 والذي يقدر مخزونه ب 850 مليار م^3 من الغاز.

ومن الراجح أنّ الاكتشافات لن تقف عند هذا الحد، لا سيما وأنّ هيئة المسح الجيولوجية الأمريكية (USGS) أصدرت دراسة تُنبئ فيها بأنّ احتياطات شرق البحر المتوسط من المحتمل أن تبلغ 9700 مليار م^3 غاز و3,4 مليار برميل نفط.[2] وبالتالي لا تزال المنطقة حتى الآن غير مستكشفة وغير مستغلة بصفة جيدة.

---

[1] Sylvain SERBUTOVIEZ, opcit, p 1.

[2] F. William ENGDAHL, Le bassin du Levant et Israël - une nouvelle donne géopolitique ?, http://www.voltairenet.org/article174058.html, 20/05/2012, consulté le 15/05/2017, § 13.

-تنبيه: كل الروابط المذكورة في هذا البحث تحققت من أنّها كانت تعمل إلى تاريخ 2019/04/12. وبالتالي، تفاديا للتكرار، لن يتم ذكر تاريخ الزيارة فيما يلي.

ووفقا للأرقام المتاحة، في عام 2012، كانت تُقدّر عدد الآبار في البحر المتوسط في مرحلة الاستغلال ب 196، بما يعادل إنتاج حوالي 613،000 برميل يوميا، أي نحو 2.1 ٪ من الإنتاج العالمي للمحروقات البحرية و0.72٪ من الإنتاج العالمي للمحروقات بصفة عامة (بحرية وبرية).[1]

إنّ الاكتشافات المحقّقة والدراسة السالفة الذكر باعتبارها صادرة من هيئة لها مصداقية عالمية، غيّرت مشهد الطاقة في المنطقة وجلبت اهتمام دول المتوسط في الشرق والغرب وأججت مطامعهم، وباتت ترى الدول المستهلكة في هذه الاحتياطات عاملاً لتحسين أمن إمدادات الطاقة وتخفيض فاتورة الواردات. وأمّا الدول المنتجة، فترى فيها حلاّ للتعويض عن نضوب احتياطيات المحروقات البرية. ومن دون أيضا أن نغفل دور الشركات التي أصبحت تتهافت من أجل الدخول في سباق لتأخذ حصتها من هذه السوق المربحة.

في ظل سنوات قليلة أضحى البحر المتوسط من أسواق الاستكشاف الواعدة، وهو في طريقه ليصبح منطقة نفطية وغازية رائدة إذا طُوّرت بشكل صحيح. وهذا من شأنه أن يخلق منافسة بين الدول بسبب المصالح الجيوستراتيجية، السياسية، الجيوسياسية والاقتصادية التي تمثلها ويجعل مصالح الدول متعارضة.

غير أنّ الاكتشافات المختلفة لن تذهب من دون تعقيدات قانونية إذا علمنا أنّه لا يوجد اتفاق دولي ينظم الأنشطة النفطية البحرية. وإنّما ثمة قواعد مبعثرة بين عدة نصوص وأخرى تتميز بغموض حول إمكانية تطبيقها على المنشآت البحرية (Les installations offshore).

في الأصل يثير استكشاف واستغلال المحروقات البحرية مشاكل قانونية مختلفة، وإذا تم في بحار مغلقة أو شبه مغلقة مثل البحر المتوسط تزيد الأمر سوءا، لا سيما في موضوع تحديد الحدود، بحيث أكثر من نصف الحدود البحرية لا تزال غير مضبوطة. وكذلك وجود حقول نفطية وغازية مشتركة تمتد عبر أقاليم الدول بسبب الجيولوجيا والتكوين الجيومورفولوجي لقاع البحر وباطنه يعقد العلاقات الثنائية أكثر. فهذان السببان يفتحان الباب للمواجهة بدل التعاون.

من جهة أخرى، ممارسة الحقوق السيادية في قاع البحر يجب أن تتماشى مع سطحه، بمعنى أنّ استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية من قبل الدولة الساحلية يجب ألاّ يُقوّض حقوق الدول الأخرى على سطح البحر.

---

[1] PNUE/PAM, rapport de la 1ere réunion du groupe de travail sur le protocole offshore, UNEP(DEPI)/MED WG 384/4, Athènes, Grèce, 04 juillet 2013, p 3, § 19.

ومن غير المعقول معالجة مسألة استغلال الموارد الطبيعية البحرية دون النظر في أثارها البيئية، لأنّه مما لا شك فيه لا يخلو ذلك من تكاليف على الوسط البحري.

إنّ التلوث النفطي يشكل الشاغل الرئيسي فيما يتعلق بمصادر التلوث البحري. فمن المسح الزلزالي إلى التخلي عن الآبار مرورا بالتطوير والإنتاج، تظل الصناعة البترولية تسرب الملوثات في البيئة البحرية.

وقد استطاعت الدول المطلة على البحر المتوسط، في غياب اتفاق دولي، أن تعتمد في 14 أكتوبر 1994 "**البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وتربته التحتية**" (البروتوكول البحري– Protocole Offshore)[1] التابع لاتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط (اتفاقية برشلونة) المعتمدة في 16 فيفري 1976[2] والمعدّلة في 10 جوان 1995،[3] لتأطير إفرازات الأنشطة النفطية البحرية.

لكن على الرغم من التقدّم المحرز في تكنولوجيا إنشاء وتشغيل المنشآت البحرية مما جعل من الممكن أن تكون مستويات التلوث من هذه الأنشطة منخفضة إلى حد كبير، لا تزال العمليات البحرية تشكل مصدرا للتلوث البحري بسبب العمليات والمخاطر التي تنطوي عليها.

ومن هنا تطرح مسألة قواعد السلامة نفسها بقوة عند بناء المرافق البحرية وأثناء تشغيلها لتفادي حوادث التلوث العرضية، خاصة في حالة الحفر العميق والجد عميق كون القيود المادية والصعوبات التقنية تتراكم كلما زاد العمق، فيكون من الصعب سد التسربات الفجائية وإحداث إصلاحات في فوهات الآبار الواقعة في أعماق كبيرة.

وقد شهِدت الصناعة النفطية البحرية على مر الستين سنة الأخيرة عددا من الحوادث المتأتية من المنشآت النفطية أو الغازية إلا أنّ أكبر كارثة استطاعت جذب الرأي العام الدولي، وأسالت الكثير من الحبر، هي حادثة منصة ديب واتر هورايزون (deepwater horizon). هذه الأخيرة كانت في مرحلة استغلال حقل نفطي في خليج المكسيك قبالة سواحل الولايات المتحدة، ثم وقع انفجار في 20 أفريل 2010 ولّدَ تسربا نفطيا كبيرا وجائحة بيئية ليس لها نظير. استغرق الأمر 88 يوما لوقف التسرب، وفي الوقت نفسه، لقي أحد عشر (11) شخصا حتفهم أثناء الحادثة، تدفقت أكثر من 780 مليون لتر من

[1] البروتوكول البحري لم تصادق عليه الجزائر.
[2] صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 80-14 الصادر في 26 جانفي 1980، (ج.ر العدد 5 الصادرة في 29 جانفي 1980).
[3] صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-141 الصادر في 28 أفريل 2004، (ج.ر العدد 28 الصادرة في 5 ماي 2004).

النفط في البحر (4.9 مليون برميل)، هدد التلوث أكثر من 400 نوع من الكائنات الحية، ولا يزال يؤثر على النظام البيئي في المنطقة.[1]

كان لحادث ديب ووتر هورايزون صدى عالمي وتداعيات مختلفة. فلم يؤثر فقط على توحيد الرأي العام العالمي بشأن مسألة المخاطر الناتجة عن النشاط النفطي البحري. ولكن دفع الدول إلى انتهاج خيارات سياسية وقانونية للتنبؤ والسيطرة على مخاطر التلوث الناجم عن المنشآت النفطية والغازية. ومن بينها، تبنِي البرلمان الأوروبي والمجلس في 12 جوان 2013 "**التوجيه رقم UE/30/2013 بشأن سلامة الأنشطة النفطية والغازية في البحر**" (التوجيه البحري – Directive Offshore) والذي يرمي إلى الحد من وقوع الحوادث الكبرى المتعلقة بعمليات النفط والغاز البحرية من خلال وضع إطار آمن للاستكشاف والاستغلال.

كما أظهر نفس الحادث أنّ المخاطر البيئية الناشئة عن هذه الأنشطة يمكن أن تؤثر على جميع مناطق العالم وجميع الفاعلين في القطاع ويمكن أن يكون للحوادث آثار مدمرة على المدى الطويل للبيئة البحرية والحياة الاقتصادية.

والجدير بالبيان أنّ البحر المتوسط يحتوى على أكثر من 200 منصة نفطية وغازية.[2] ومن الراجح أن يتم تنصيب منصات أخرى نظرا للاكتشافات الأخيرة. وهذا يدل على حجم المشاكل التي من الممكن أن يطرحها أي حادث على شاكلة كارثة خليج المكسيك، بحيث سيكون له آثار كبيرة وعواقب وخيمة بسبب صغر حجم الحوض وانخفاض معدل تجديد المياه وهشاشة نظامه الإيكولوجي.

بجانب كارثة ديب واتر هورايزون، ثمة حادثة حقل مونتارا (Montara) التي وقعت قبل هذه الأخيرة ببضعة أشهر (21 أوت 2009)[3] كان لها تأثيرات عابرة للحدود. وبمعية حادثة خليج المكسيك، أديا معاً إلى إحياء النقاش حول أهمية تأطير هذا النشاط دوليا واعتماد اتفاقية تُنظم مسألة المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث، لأن الانسكابات النفطية يمكن أن تكون كارثية. ونتيجة لذلك، فإنّها قد تنطوي على تكاليف كبيرة (تكاليف التنظيف، تعويض الأطراف المتضررة، ترميم وإعادة تأهيل البيئة المتضررة، وحتى دفع تعويض مناسب إذا كانت البيئة المتضررة لا يمكن أن تعود إلى حالتها السابقة) بيّنت الحوادث

---

[1] Deanna FOWLER, Offshore Oil : A Frontier for International Lawmaking, Chi.-Kent J. Int'l & Comp. L., Vol 12, Issue 1, 2012, pp 179-181.

[2] REMPEC/PAM, analyse du questionnaire offshore - Note du Secrétariat, REMPEC/WG.34/20, Athènes, Grèce, 06 Décembre 2013, p 30.

[3] حقل مونتارا من الحقول النفطية البحرية المستغلة من طرف أستراليا. أدى تسرب أحجام ضخمة من النفط إلى الإضرار بالمنطقة الاقتصادية الخالصة الإندونيسية. لكن بسبب غياب اتفاقية دولية، لم تستطع السلطات الاندونيسية إجبار الشركة المشرفة على استغلال هذا الحقل لدفع التعويض. وسنطرق لها بشيء من التفصيل في الباب الثاني.

الأخيرة أنّها أكثر بكثير مما كان يُعتقد سابقا، لدرجة أنّ الشركات الكبرى وحدها من ستتمكن من تغطية تكاليف أسوأ الحوادث.

وتظهر أهمية الموضوع من خلال النظر إلى الاعتبارات المذكورة أعلاه المتعلقة بالجوانب القانونية لاستغلال النفط في المناطق البحرية في البحر المتوسط. فيعتبر من مواضيع الساعة التي لم تحظ بعد بدراسات قانونية كاملة ومتخصصة سواء في الفقه العربي أو الغربي. فتقريبا كل الورقات البحثية الصادرة من مراكز الدراسات المختلفة والمنشورة في المجلات المتنوعة تناولت الموضوع من زاوية سياسية، جيو سياسية أو اقتصادية. وإن حدث وأن تطرقت إليه من جانب قانوني يكون محصوراً في نقاط معينة، مثل: تحديد الحدود البحرية.

كما تنبع أهميته أيضا من حاجة الجزائر لمثل هذه المواضيع كونها صارت تهتم بالتنقيب أمام سواحلها. وقد انطلقت في أنشطة استكشاف سنة 2010 في سواحل عنابة وبجاية وحاليا تتوسع إلى غيرها من المناطق (وهران – جيجل).

ومن المنطقي أن ينجر عن هذه الدراسة طرح الإشكالية التالية:

كيف نظّم القانون الدولي عمليات استكشاف واستغلال المحروقات في البحر الأبيض المتوسط؟

وهذه الإشكالية بدورها تثير عدة إشكاليات متفرعة عنها بالضرورة، تستوجب التعرض لها للوصول إلى جواب للإشكالية الأولى:

-ما أهمية تحديد الحدود الخارجية للجرف القاري العائد للدولة الساحلية عند استغلال هذا الأخير؟

-إلى أي مدى يتم التوفيق بين حق الدولة الساحلية في استغلال جرفها القاري وحقوق وحريات الدول الأخرى؟

-ما هي الضوابط التي تحكم استغلال المكامن المشتركة؟

-كيف تأخذ الأنشطة النفطية البحرية في الاعتبار قواعد الأمن والسلامة البحرية؟

-كيف يتم مجابهة المخاطر البيئية اللصيقة بأنشطة الاستكشاف والاستغلال البحري؟

-ما هي آليات التعاون لمنع حالات الطوارئ والتلوث العابر للحدود الناجم عن المنشآت النفطية والحد منها؟

-كيف يتم التخلّص من المرافق البحرية بعد انتهاء مرحلة الاستغلال؟

-ما هي القواعد التي تحكم المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث المتأتية من الأنشطة النفطية البحرية في البحر المتوسط؟

ولمعالجة هذه الإشكالية المطروحة سيُرافق طيلة هذا البحث المنهج الوصفي والتحليلي وأحيانا قد يُلجأ إلى المنهج المقارن. وبما أنّ الموضوع مركب ومتداخل، قد يتم تأخير تناول بعض العناصر من أجل تفادي التكرار.

ويجب التنبيه أنّ الأنشطة النفطية البحرية تحكمها صكوك عدّة، إلا أنّ النصوص الأكثر صلة بالموضوع والتي ستوظف طيلة البحث تتمثل في: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (ا.ا.م.ق.ب)،[1] البروتوكول البحري والتوجيه البحري بالنسبة للدول الأوربية (اسبانيا، فرنسا، إيطاليا، مالطا، قبرص، سلوفينيا، كرواتيا، واليونان).

لكن قبل الخوض في صلب الموضوع يستلزم تحديد نطاق الدراسة. فهذا البحث يهدف إلى دراسة وتمحيص القواعد القانونية التي تحكم استكشاف واستغلال المحروقات في البحر المتوسط من زاوية القانون الدولي. مع العلم أنّ استغلال النفط والغاز في البحر لا يختلف إلا في الأمور التقنية. أمّا على المستوى القانوني، فنفس القواعد التي تحكم استغلال النفط البحري تنطبق أيضا على استغلال الغاز البحري. غير أنّ الفرق يكمن في أنّ هذا الأخير أكثر أمانا للبيئة من استغلال النفط، لأنّ حوادث المنصات الغازية لا تتسبب في بقاع النفط، وإنّما تطرح مخاطر أخرى، مثل: خطر الانفجار، انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري (غاز الميثان)، تسرب غاز الكبريت الخطر على الصحة، وانسكاب المكثفات (condensat) في البحر.[2] على غرار ما حدث بتاريخ 25 مارس 2012 لمنصة "Elgin" التي كانت بصدد استغلال حقل "Elgin–Franklin" في سواحل أسكتلندا.[3]

وليس المقصود منه:

1-التطرق للأحكام القانونية التي تحكم استكشاف واستغلال المحروقات في "المنطقة" (La Zone)، لأنّ البحر المتوسط، كما هو معلوم، لا يحتوي على هذه المنطقة لتميّزه بمساحة ضيقة تجعل من الدول المطلة عليه لا تستفيد من جرف قاري كامل ب 200 ميل بحري. وفي هذا الصدد يمكن الرجوع للمرفق الثالث من ا.ا.م.ق.ب المعنون "الشروط الأساسية للتنقيب والاستكشاف والاستغلال في أعالي البحار" للاطلاع على القواعد التي تحكم استغلال المنطقة، والتي تكون باشتراك بين الدول الأطراف، السلطة الدولية لقاع البحار و"المؤسسة" (l'entreprise).

[1] اعتمدت في 10 ديسمبر 1982 ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 الصادر في 22 جانفي 1996. (ج.ر العدد 6 الصادرة في 24 جانفي 1996).

[2] Guillaume HUET, La découverte de gaz offshore en Méditerranée orientale : nouveau défi pour la stabilité du Proche-Orient, CESM, Paris, 2012, p 35.

[3] لم تتمكن شركة توتال الفرنسية من إصلاح البئر حتى 12 ماي 2012.

2-إجراء دراسة مقارنة بين المناطق الأخرى المنضوية تحت برنامج البحار الإقليمية التابع للأمم المتحدة، لأنه بحثٌ برأسه. لكن بما أنّ البحر المتوسط منطقة يافعة ولا تزال صناعة النفط والغاز البحري ليست راسخة بصفة جيدة كما هو الحال في أجزاء أخرى من العالم (بحر الصين الجنوبي- خليج غينيا...)، سيتم الإشارة إلى بعض الأحكام المذكورة في الاتفاقيات الإقليمية الأخرى. وسنركز على منطق "أوسبار" (OSPAR) كونها من المناطق الأكثر تقدّما في مجال التأطير القانوني للمحروقات البحرية.

وتوخيًا للوضوح تغطي منطق "أوسبار" شمال شرق المحيط الأطلسي، أي تشمل كل من بحر النرويج، بحر الشمال، بحر غرينلاند، بحر بارنتس، بحر الكلتي وخليج بسكاي. وقد اعتمدت الدول المطلة على هذه البحار اتفاقية حماية البيئة البحرية لشمال شرق المحيط الأطلسي في 22 سبتمبر 1992 (اتفاقية أوسبار).[1] وتسعى إلى منع التلوث والقضاء عليه وحماية المنطقة البحرية من الآثار الضارة الناجمة عن الأنشطة البشرية لغرض حماية صحة الإنسان وحماية النُظم الإيكولوجية البحرية، وحيثما أمكن، استعادة المناطق البحرية المتأثرة.

تضمنت اتفاقية أوسبار ملحقا كاملا (المحلق الثالث) يعالج مسائل التلوث البحري المتأتي عن الأنشطة النفطية البحرية. بالإضافة إلى العديد من التوصيات والقرارات التي وضعتها لجنة أوسبار[2] نظرا لأن الملحق الثالث يحدد فقط الإطار العام.[3]

3-إجراء دراسة مقارنة بين مختلف القوانين الوطنية لدول المتوسط، لأنّ حجم هذه المسألة يستحق تطورات واسعة جدا لن نتمكن من القيام بها.

4-الخوض في كل النظام القانوني للمنصات البحرية، وإنّما نتعرض فقط لبعض المسائل التي تخدم الموضوع.[4]

5-دراسة النظام القانوني الجزائري لاستغلال المحروقات البحرية ولكن سيتم الإشارة إلى بعض أحكام القانون الوطني الجزائري كلما اقتضت الضرورة ذلك.

[1] دخلت حيز النفاذ في 25 مارس 1998 وكان آخر تعديل أُدخل عليها في 2007.
[2] لجنة أوسبار أنشئت بموجب المادة 10 من اتفاقية أوسبار، تتشكل من ممثلي دول الأعضاء، وتسهر على تطبيق الاتفاقية.
[3] طبقا للمادة 13 من اتفاقية أوسبار تنص على أنّ التوصيات التي تصدرها اللجنة ليست ملزمة. بينما القرارات ملزمة إلا إذا قدّم أحد الأطراف إشعارا للأمين التنفيذي للجنة أوسبار عدم قدرته على الالتزام بها.
[4] لا يتناول هذا البحث مثلا: رهن المنصات، تأجيرها، نظام التأمين التي تخضع له، قواعد الاصطدام، الخسائر البحرية، الإسعاف البحري، جر المنصات والمخاطر المترتبة عن ذلك.

وفي الحقيقة النظام القانوني الجزائري لاستغلال النفط والغاز البحريين يعتريه نقص وفراغ شديد، كون قانون المحروقات[1] لم يتضمن أحكاما خاصة بذلك، وحتى التعديل الأخير في 2013 لم يصحح الوضع. بل هناك بعض الأحكام المتناثرة بين مختلف المراسيم التطبيقية لهذا الأخير والتي تخص أكثر مرحلة الاستكشاف، أمّا المراحل الأخرى (التطوير، الاستغلال...) فإنّ المراسيم خاوية من أدنى إشارة.

ومن الأحسن أن ننبه بأنّ التراخيص الممنوحة لاستكشاف السواحل الجزائرية كانت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 07-294 الصادر في 26 سبتمبر 2007 الذي يحدد إجراءات وشروط منح رخصة التنقيب عن المحروقات، بيد أنّه لم يَرِد فيه أي حكم خاص بالتنقيب والاستكشاف البحريين. ومن ثم يُفهم أنّ الجزائر تُطبق نفس أحكام التنقيب البري على التنقيب البحري.

وربما يعود الباعث في عدم تخصيص القانون 05-07 المعدل والمتمم بأحكام خاصة بالاستغلال البحري إلى عدم العثور بعد على أي مكمن ذي مردود تجاري يدفع السلطات لتنظيم هذا المجال. وعلى كل حال، إذا تحقق ذلك، يصبح إعادة النظر في قانون المحروقات أمرا حتميا لتكييف أحكامه مع الأنشطة النفطية البحرية، لا سيما مرحلة الاستغلال.

في المقابل، إذا تصفحنا قانون المناجم،[2] نجده يتميّز عن قانون المحروقات باحتوائه على باب كامل (الباب العاشر) يحكم الجانب القانوني للاستكشاف واستغلال الموارد المعدنية أو المتحجرة في البحر، الأمر الذي يستدعي التساؤل حول الجانب العملي لهذا التباين أو هذا المنطق المعكوس- إن صح التعبير-، لأنّ بخلاف التنقيب عن النفط والغاز، لا يُعلم للجزائر مشاريع ترمي لاستكشاف الموارد المعدنية أو المتحجرة في البحر. وحتى على الصعيد الدولي ثمة عدد قليل من الدول من تقوم بمثل هذه الأنشطة. لذلك نرى أنّه كان من الأحرى التركيز على تأطير الأنشطة النفطية البحرية.

وعليه، قد نضطر أحيانا للإشارة إلى بعض الأحكام في قانون المناجم إذا لم يتطرق إليها قانون المحروقات، ولا حرج في ذلك، لأنّ ما سبق تقرره أعلاه بأنّه لا يوجد اختلاف بين القواعد القانونية التي تحكم النفط والغاز البحريين على المستوى الدولي، ينطبق أيضا على الموارد المعدنية والمتحجرة في البحر. بمعنى أنّه لا يوجد قواعد أو اتفاقيات تخص الموارد المعدنية دون المحروقات، وإنّما كلتاهما يدور في فلك واحد.

---

[1] القانون رقم 05-07 الصادر في 28 أفريل 2005 (ج.ر العدد 50 الصادرة في 19 جويلية 2005) والمعدل والمتمم بموجب القانون رقم 13-01 الصادر في 20 فيفري 2013 (ج.ر العدد 11 الصادرة في 24 فيفري 2013).

[2] القانون رقم 14-05 الصادر في 24 فيفري 2014 (ج.ر العدد 18 الصادرة في 30 مارس 2014).

ودليل هذا الكلام يكمُن، أولا، في المادة 133 من ا.ا.م.ق.ب التي عرّفت "الموارد" بأنّها "*جميع الموارد المعدنية* ***الصلبة*** *أو* ***السائلة*** *أو* ***الغازية*** *في موقعها الأصلي في المنطقة والموجودة على قاع البحر أو تحته، بما في ذلك العقيدات*[1] *المؤلفة من عدة معادن*". ثانيا، في البروتوكول البحري الذي عرّف هو الآخر "الموارد" في مادته 1/ج بأنّها "*جميع الموارد المعدنية، سواء* ***الصلبة*** *أو* ***السائلة*** *أو* ***الغازية***". وأخيرا، في أنّ معظم أحكام الجزء العاشر من قانون المناجم تم نقلها من القانون الفرنسي رقم 68-1181 الصادر في 30 ديسمبر 1968 المعدل والمتمم والمتعلق باستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية، والذي يطبق على المحروقات والموارد المعدنية والمتحجرة في البحر.

ولتوضيح الإشكاليات السابق ذكرها تم تقسيم هذا البحث إلى بابين، يتناول الباب الأول التأطير القانوني لاستغلال مكنونات الجرف القاري في البحر المتوسط، والذي تضمن فصلين، خُصص الفصل الأول لتبيان ممارسة دول المتوسط لحقهم في استغلال قاع البحر، والثاني لشرح مراحل الاستكشاف والاستغلال وكيفية صون أمن المنشآت وسلامتها.

أمّا الباب الثاني، فيعالج الحماية القانونية للبحر الأبيض المتوسط من مخلّفات الأنشطة النفطية البحر، والذي تم شطره إلى فصلين، بحيث عالج الفصل الأول المخاطر البيئية اللصيقة بأنشطة الاستكشاف والاستغلال، والثاني نظام المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث.

وأنهينا الموضوع بخاتمة، تناولنا فيها أهم النتائج المتوصل إليها من خلال هذه الدراسة.

---

[1] العقيدات (nodules polymétalliques) عبارة عن حجر صغير الحجم (على الأكثر 20 سم) غني بالموارد المعدنية مثل الحديد، الكوبالت، السليكون، النحاس، الألومنيوم أو النيكل.

الباب الأول

التأطير القانوني لاستغلال موارد الجرف القاري في البحر المتوسط

الباب الأول: التأطير القانوني لاستغلال موارد الجرف القاري في البحر المتوسط

في الواقع، تعتبر الأنشطة النفطية البحرية مصدر اهتمام حديث في القانون الدولي، فهي تعود الى مبادرة الدول الغنية للمطالبة باستغلال قاع البحر وباطنه. وقد افتتحت موجة المطالبات في 28 سبتمبر 1945 مع إعلان الرئيس الامريكي ترومان، الذي أكد حق الولايات المتحدة على الموارد الطبيعية الكامنة في الجرف القاري المحاذي لسواحلها. وقد أضحت في السنوات الأخيرة واحدة من أهم الأنشطة البشرية في البحر.

وقد اقترن السباق إلى الاستلاء على موارد البحر بصياغة "مبدأ السيادة الدائمة للدولة على الموارد الطبيعية". بحيث منذ الخمسينيات، وتحت ضغط الدول الجديدة والبلدان النامية، خصصت منظمة الأمم المتحدة سلسلة من الأعمال التي تركز على تحكّم هذه الدول في مواردها الطبيعية. وكان هذا المبدأ بمثابة رد على العقود غير المتكافئة خلال الفترة الاستعمارية، خاصة عقود الامتياز المفروضة على الحكومات الضعيفة في ذلك الوقت، فيما يخص استخراج النفط والمعادن.[1]

ومع التقدم التكنولوجي وزيادة الحاجة للموارد الطبيعية، دفعت الشركات البترولية الكبرى إلى زيادة الاستثمار في مجال التنقيب عن المحروقات وإنتاجها في أعماق البحار. لا سيما في العقود الأخيرة، بحيث شهد العالم انفجارا حقيقيا للاستكشاف البحري.

وتعتبر منطقة البحر الأبيض المتوسط من المناطق التي صارت تتضاعف فيها حملات الاستكشاف. مع العلم أنّ في السابق كانت منطقة محل عناية من طرف الدول الساحلية فيما يخص استغلال الثروات الحية. أمّا استغلال الموارد غير الحية، فلم يكن موضوعا يجلب الاهتمام، كونه بحرا عميقا نسبيا، يبلغ متوسط عمقه حوالي 1500 متر ويسهل الوصول إلى 1000 متر عمقا نظرا لضيق الجرف القاري.[2] أضف إلى ذلك، لم يكن الحفر العميق والعميق جدا ممكنا من الناحية التقنية. إلا أنّ في السنوات الأخيرة بفضل الطفرة التي عرفتها تكنولوجية الحفر التي سمحت ببلوغ أعماق كبيرة، بدأت شركات النفط العالمية الاقتراب من هذا الحوض بعد ظهور دراسات تُنبئ بإمكانية وجود كميات ضخمة من المواد الأولية.

[1] Leticia SAKAI, Le principe de la souveraineté permanente sur les ressources naturelles : sa création, sa dynamique et son actualité en droit international, IHEDN, France, Mai 2013, p 1.
[2] Ahmed LARABA, l'Algérie et le droit de la mer, thèse de doctorat, université d'Alger, 1985, p 47.

لكن هذا الرهان لموارد قاع البحر وبداية دمقرطة الاستكشاف والاستغلال البحري قبالة سواحل دول المتوسط جلب معه تحديات مختلفة، أهمها تحديد الحدود البحرية. فبعد التمزق الذي حدث لهذه الدول حول حدودها البرية، انتقل الوضع إلى البحر المتوسط وتجزئته إلى مناطق اقتصادية خالصة. وكذلك، ثمة مسألة أخرى مرتبطة بهذه الأخيرة ولا تقل حساسية عنها، وتتمثل في استغلال المكامن المشتركة، أي الآبار الممتدة بين أقاليم الدول المتجاورة.

بالإضافة إلى مسائل أخرى على غرار احترام حقوق الدول الأخرى المقررة بموجب القانون الدولي وعدم إعاقتها أثناء استغلال الجرف القاري. وحماية المنشآت المخصصة لهذا الاستغلال من التهديدات الخارجية لا سيما ما تعرفه بعض الدول المتوسطية من اضطرابات على الصعيد الداخلي.

ونوضح كل هذا في فصلين، نتطرق في الفصل الأول إلى الحق في استغلال ثروات الجرف القاري. ثم نتناول في الفصل الثاني مراحل الأنشطة النفطية البحرية وكيفية صون أمنها وسلامتها.

الفصل الأول: ممارسة دول المتوسط لحقهم في استغلال قاع البحر

إعطاء القانون الدولي الحق للدول الساحلية باستغلال جرفها القاري، والتطور الكبير لأساليب وتقنيات التنقيب والاستغلال البحري ومعرفة أفضل للجيوفيزياء، عادت بفائدة كبيرة لا يمكن جحدها. والتي لولاها، لم يكن في وسع الدول استخراج مكنونات الجرف القاري.

كما مكّنت ا.ا.م.ق.ب من توضيح قواعد تحديد واستغلال المناطق البحرية. وإن كان يكتنفها بعض النقص، فإنّ الدول عملت على سد هذه الثغرات على المستوى الإقليمي.

فدول البحر الأبيض المتوسط مثلا، استطاعت أن تتوصل إلى اتفاق ملزم، في شكل بروتوكول، ينظم الأنشطة النفطية البحرية بعد سنوات من المفوضات نظرا لحساسية الموضوع، كون أنّ استكشاف واستغلال مكنونات قاع البحر فعل سيادي وحق حصري يمارس في إطار داخلي ولا يقبل التدخل. **(المبحث الأول)**

وتجدر الإشارة أنّ حصرية التنقيب والاستغلال، تبعته بعض التحديات، مثل تحديد الحدود البحرية بالنسبة للدول المتجاورة والمتقابلة، والتي تعتبر واحدة من القضايا الأكثر حساسية وتعقيدا في العلاقات الدولية، الأمر الذي يؤدي إلى توترات تنذر بالخطر وبصراعات متفاوتة الشدة. وبالأخص في البحر الأبيض المتوسط الذي يتميز بمساحة ضيقة لا تسمح للدول بالحصول على جرف قاري كامل. وقد تفاقم الوضع في العقود الأخيرة بسبب اندفاع جل الدول إلى محاولة استغلال قاع البحر، حتى الدول التي لها أعماق كبيرة جدا.

مع العلم أنّ موضوع تحديد الحدود الخارجية للجرف القاري كان من المسائل الجدلية التي أثارت الكثير من الأخذ والرد خلال المؤتمرات الدولية المتعاقبة التي أبرمت تحت لواء منظمة الأمم المتحدة.[1]

وإذا تجاوزت الدول المطلة على البحر المتوسط معضلة تحديد الحدود، من ممكن أن تقع في مشكل آخر لكن أقل خطورة وهو احترام الاستخدامات المشروعة للبحر، لأنّ الاستخدام المكثف للبحر من طرف الدول الساحلية التي تقوم بأعمال مختلفة في سبيل الانتفاع بموارد قاع البحر، ومن طرف الدول الأخرى التي تمارس حقوقها وحرياتها المشروعة، قد يخلق بدوره بعض التوترات نتيجة تصادم مصالح الطرفين. **(المبحث الثاني)**

[1] عصاد لعماري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، رسالة دكتوراه، 2014، ص 189

المبحث الأول: حق الدولة الخالص في استغلال المحروقات البحرية

تمارس الدولة الساحلية في نظر القانون الدولي اختصاصا حصريا على الموارد الطبيعية الكامنة في المناطق البحرية الواقعة تحت ولايتها، خاصة على جرفها القاري. هذا الاختصاص، يعود أساسه الأول إلى ممارسات الدول التي تكونت من فكرة "الامتداد الطبيعي" للإقليم البري للدولة الساحلية في البحر، والذي قننته اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958 (ا.ج.ج.ق) فيما بعد، وأكدته ا.ا.م.ق.ب.[1]

ومع ذلك، فإنّ اختصاصات الدولة الساحلية على جرفها القاري وولايتها عليه تختلف عن اختصاصاتها وولايتها على أراضيها البرية. وكذلك تختلف على اختصاصاتها وولايتها على المناطق البحرية الأخرى، لأنّها تملك فقط الحق في استكشافه واستغلاله. وعليه، نستهل الدراسة بالتطرق إلى حق الدول الحصري والإستئثاري في استغلال قاع البحر اللصيق بإقليمها **(المطلب الأول)**. ثم قبل الولوج أكثر في الدراسة والتحليل القانوني للإطار التنظيمي لاستكشاف واستغلال المحروقات البحرية، يكون حريّ بنا أن نلقي نظرة شاملة عن واقع المحروقات البحرية في البحر الأبيض المتوسط لإدراك مدى تطبيق الدول المتوسطية لحقها الآنف الذكر. **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: الحقوق السيادية والإستئثارية للدولة الساحلية على جرفها القاري

أدت رغبة الدول في الاستفادة من الثروات الكامنة في باطن الأرض اللصيق بإقليمها البري إلى إيجاد مفهوم الجرف القاري. ثم اشتغلت في تطويره عبر مراحل متميزة حتى أصبح حقلا تمارس فيه سيادتها الاقتصادية. فلا يختلف اثنان في كونه جلب مزايا عديدة ومكّن الدول من الانتفاع بالمحروقات الحبيسة بين طبقاته.

ثم بعد سنوات قليلة، جاءت المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى الحياة القانونية بفضل دوافع أخرى، مغايرة عن التي أتت بالجرف القاري (حماية الثروة السمكية والبيئة البحرية). لكن حملت في طياتها قيمة مضافة لنظام الجرف القاري أزالت بموجب ذلك بعض المعضلات.

[1] Rodrigue AKOHOU, exploitation pétrolière en mer et droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les états côtiers du golfe de guinée, Mémoire, division des affaires maritimes et du droit de la mer, bureau des affaires juridiques, nations unies, New York, 2008, p 43.

هذان المفهومان، سمح للدولة الساحلية أن تمارس في المناطق البحرية المتاخمة لسواحلها حقوق سيادية لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية.

وينبغي التأكيد قبل الذهاب بعيدا أنّ الحقوق السيادية لا تعني سيادة الدولة الساحلية على الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية، على الرغم من أنّ بعض الدول قد نافح عن هذا الرأي في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.[1]

أمّا حقها الاستئثاري، فيظهر في الترخيص وتنظيم الحفر في مناطقها المتاخمة لإقليمها. بحيث كل أعمال الاستكشاف والاستغلال تستند إلى إذنٍ مسبق.

وسنتطرق إلى كل ما قلناه بالتفصيل، وذلك بدءا بمفهوم الجرف القاري **(الفرع الأول)**، وعلاقة المنطقة الاقتصادية الخالصة بالمحروقات البحرية **(الفرع الثاني)**، ثم نتناول الحق في الاستكشاف والاستغلال **(الفرع الثالث)**، والحق في بناء منشآت الاستغلال على الجرف القاري، باعتباره حقا مكملا لهذ الأخير **(الفرع الرابع)**.

الفرع الأول: الجرف القاري كمصدر للمحروقات البحرية

يعتبر الجرف القاري تلك المساحة الملاصقة والممتدة للإقليم البري للدول الساحلية والمصدر التي تستخرج منه الموارد الطبيعية. ويبقي الجرف القاري المنطقة البحرية التي تجلب أكثر المطامع الاقتصادية للدول، خاصة إذا علمنا احتواءه على العديد من الموراد الضرورية لقطاع الصناعة على غرار البترول والغاز.

وسوف نعطي لمحة عن المراحل الثلاث التي أدت إلى التجسيد القانوني للجرف القاري. أولها، إعلان الرئيس الأمريكي "ترمان" **(أولا)**، مرورا ب ا.ج.ج.ق **(ثانيا)**، وأخيرها ا.ا.م.ق.ب **(ثالثا)**.

أولا- مفهوم الجرف القاري في إعلان "ترومان"

ظهر مفهوم الجرف القاري لأول مرة في القانون الدولي بمعية إعلان الرئيس الأمريكي "ترمان" في 28 سبتمبر 1945، بحيث اعتبره بمثابة الحافة المغمورة للساحل تنحدر بشكل لطيف تحت البحر. من

[1] Rodrigue AKOHOU, opcit, pp 44-45

خلال هذا الإعلان، "**أكد أنّ حكومة الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر الثروات الطبيعية الموجودة في قاع هذه المنطقة البحرية ملكا لها، وخاضعة لولايتها وإدارتها**".[1]

بعبارة أخرى، بسط هذا البيان الولاية الحصرية للولايات المتحدة على جرفها القاري ومنحها الحق باسترجاع الموارد الكامنة فيه. برر ترومان موقف بلاده بمفهوم امتداد إقليم الأرض ومجاورة الجرف القاري للسواحل الأمريكية. ويؤكد البيان أيضا على حصرية هيمنة الدولة الساحلية في مراقبة الأنشطة التي تجرى عليه.[2]

ويجب التنبيه أنّه رغم أنّ أوّل تجسيد فعلي لفكرة الجرف القاري تمثل في إعلان "ترومان" عام 1945، إلا أنّ هناك الكثير من الفقهاء الذين حاولوا قبل وبعد هذا التاريخ إيجاد صيغة قانونية لتبرير بسط الدولة الساحلية لسيادتها على هذا المجال.[3]

كان لهذا الإعلان صدى واسع دفع حكومات أخرى عن الإعراب عن مطالب مماثلة للسيطرة على الجرف القاري الملاصق لتخومها. فأمام هذا الوضع الجديد، ولمنع التجاوز والتعسف في مد مساحات الجرف القاري، أدركت منظمة الأمم المتحدة ضرورة إعداد نص دولي ملزم يؤطر مسألة تحديد الجرف القاري، وتجسد ذلك في اعتماد ا.ج.ج.ق.

ثانيا–مفهوم الجرف القاري في اتفاقية جنيف للجرف القاري:

تم إدخال مصطلح الجرف القاري في اتفاق دولي لأول مرة في معاهدة جنيف للجرف القاري المبرمة في 29 أفريل 1958، والذي عرّفته بمعيارين،[4] الأول معيار العمق، المقدر ب 200 متر، أي أنّ الدول الساحلية لها الحق في استغلال جرفها القاري الذي عمقه لا يتعدى 200 متر. أمّا المعيار الثاني، فهو معيار قابلية الاستغلال، الذي يعتمد على قدرة الدول الساحلية على استغلال الجرف القاري. ويظهر من خلال هذا الأخير اللاجدوى من معيار العمق، لأنّ بلورة القدرة على استغلال الجرف القاري سيدفع الدول للوصول إلى أعماق تزيد عن 200 متر مادام التطور التكنولوجي يسمح بذلك.[5]

---

[1] عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 173.

[2] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, Le droit de l'exploitation pétrolière en mer, Revue Neptunus, Vol 8, 2002/1, CDMO, université de Nantes, France, pp 4-5.

[3] يمكن العودة إلى التطور التاريخي للجرف القاري: بن عامر التونسي، نعيمة عميمر، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 2015، ص 246-249. - عبير أبو دقة، مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2012، ص 34-37. - جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني: المجال الوطني للدولة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 357-366.

[4] المادة 1 من ا.ج.ج.ق 1958.

[5] سمح التطور التكنولوجي بتخطي مسافة 200 متر بأضعاف، بحيث استطاعت شركة "توتال" الفرنسية أن تحفر في عمق يصل 3400 متر قبالة سواحل الأورغواي. وهي أعمق مسافة حتى تاريخ ماي 2017.

بالإضافة إلى معيار ثالث غير منصوص عليه صراحة في المادة الأولى من ا.ج.ج.ق، وإنّما استخلصه البعض من لفظ "الملاصقة"، وهو معيار القرب الذي مفاده أنّ "**حد الجرف القاري لا يجب أن يبتعد كثيرا عن ساحل الدول بكيفية ينقطع بها الترابط بين الساحل وهذه المنطقة البحرية. أي لا يمكن مد الجرف القاري بصورة غير محدودة**".[1] والغرض من هذا المعيار جبر السلبيات الذي قد يحدثها معيار قابلية الاستغلال مادام يؤدي إلى استغلال مسافات واسعة كلما استطاعت الدول إلى ذلك سبيلا.

ولقد أيدت محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر بتاريخ 20 فيفري 1969 بشأن الجرف القاري لبحر الشمال هذا المعيار.[2]

لكن هذا المفهوم كان له مآخذ، خاصة المعيار الأول والثاني. فمعيار العمق رغم اتسامه بالوضوح والدقة، إلا أنّه يفضي إلى عدم المساواة بين الدول الساحلية بسبب اختلاف الطبيعة الجيولوجية للمنطقة المغمورة بالمياه القريبة من السواحل. وهذا لكون أنّ بعض الدول يكون جرفها القاري عن عمق 200 متر، ويستمر هكذا إلى مسافات بعيدة. وبالمقابل، هناك حالات ينعدم فيها الجرف القاري بالمعنى الجيولوجي بحيث يكون عمق المياه فيها ضحلا جدا. وهناك دول أخرى ينحدر فيها الجرف القاري بشكل حاد على مسافة قريبة من الساحل.[3] وهذا هو وضع البحر الأبيض المتوسط الذي يتميّز بضيق الجرف القاري، بحيث فقط حوالي 20 % من عمقه أقل من 200 متر. ويوجد هذا النوع من المناطق في شمال البحر الأدرياتيكي، وفي الجرف القاري التونسي، وفي الجرف القاري الممتد بين صقلية ومالطا. في حين أنّ 80 % تمثل أعماقا بأكثر من 1000 متر.[4] ويبلغ عمقه الأقصى 5.150 متر قبالة الساحل الجنوبي لليونان.[5]

أمّا معيار قابلية الاستغلال، فهو ذاتي ويفتقر للدقة. لأنّه في الخمسينيات، كان من الصعب أن يتصور بأنّ معايير قابلية الاستغلال يمكن أن يؤدي إلى امتداد مستمر للحقوق السيادية للدول، لأنّ حجم الجرف القاري كان ينُم عن قدرة الدول على الاستغلال. فكلما طوّرت الدول تقنيات الاستغلال، ذهبت بعيدا في ذلك.[6]

---

1 عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 178.
2 Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 5.
3 عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 176.
4 Umberto LEANZA, Le régime juridique international de la mer Méditerranée, RCADI, Tome 236, 1992-V, p 264.
5 Juan Luis Suárez de VIVERO, eaux territoriales en méditerranée et en mer noire, Parlement européen-Département thématique Politiques structurelles et de cohésion, Bruxelles, 2010, p 18.
6 Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 5.

لتصحيح الوضع، قررت الأمم المتحدة الدعوة لإعداد اتفاقية جديدة، كللت بالنجاح في 1982 بعد 10 سنوات تقريبا من المفاوضات.

ثالثا–الجرف القاري في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار:

جاءت ا.ا.م.ق.ب لوضع حد للغموض الذي كان يكتنف تحديد الحد الخارجي للجرف القاري. فتجاهلت معيار العمق وقابلية الاستغلال وأقرّت معيارا جيوفيزيائيا يعتمد على المسافة. فنصّت المادة 1/76 على أنّ "*الجرف القاري يشمل... قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية. أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة*".

فمن خلال هذه الفقرة، يظهر أنّ ا.ا.م.ق.ب اعتمدت على معيارين مغايرين ل ا.ج.ج.ق. فالمعيار الأول يتمثل في معيار المسافة، بحيث كل دولة تتمتع بجرف قاري طوله 200 ميل بحري يقاس من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي، حتى وإن لم يكن هناك جرف قاري بالمفهوم الطبيعي. أي إنْ لم يكن حاضرا من الناحية المادية، فإنّه موجود من الناحية القانونية. وهدف هذا المعيار، هو محاولة تحقيق نوع من العدل أمام تباين مورفولوجية قيعان البحار الملاصقة للدول الساحلية.

والجدير بالتنويه أنّ معيار المسافة يسمح للدول الساحلية بأن تكتسب المنحدر والمترفع القاري (الحافة القارية)،[1] وحتى جزءا من القاع العميق للمحيط.[2] كما لا يُلجأ إليه، إلا في حالة ما قلّ عرض الحافة القارية عن 200 ميل بحري مقيسا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.[3]

أمّا المعيار الثاني، فيتمثل في معيار امتداد الجرف القاري، والذي هو في الأساس معيار جغرافي، يُجنح إليه إذا كان الجرف القاري ينبسط إلى مسافة تفوق 200 ميل بحري. بمعنى لكي تستفيد الدول الساحلية من امتداد لجرفها القاري، يجب أن يكون هذا الأخير ممتدا طبيعيا. وكل دولة تدعي امتداد جرفها القاري طبيعيا تحتاج لموافقة من طرف لجنة الجرف القاري.[4] لكن في البحر التوسط هذا الحكم غير قابل للتطبيق لأنّه من المستحيل امتلاك الدولة لامتداد جرفها القاري لضيق المساحة بين الدول المتقابلة. وبما أنّ ذلك غير ممكن فبالتالي كل الأحكام الأخرى المتعلقة به، مثل طريقة تحديد حده

[1] عرّفت المادة 3/76 من ا.ا.م.ق.ب بأن الحافة القرية تشمل "*الامتداد المغمور من الكتلة البرية للدولة الساحلية، وتتألف من قاع البحر وباطن الأرض للجرف والمنحدر والارتفاع، ولكنّها لا تشمل القاع العميق للمحيط بما فيه من ارتفاعات متطاولة ولا باطن أرضه*".
[2] Mohamed BENNNOUNA, la zone économique exclusive marocaine, AAN, Vol 22, 1983, p 134.
[3] عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 180.
[4] المادة 7/76 و8 من ا.ا.م.ق.ب.

الخارجي، المدفوعات المالية أو المساهمات العينية لقاء استغلال الجرف القاري ما وراء 200 ميل بحري يتم استبعادها.

ويبقي أن نشير إلى أنّ الجرف القاري الجزائري في كثير من الأحيان ضيق تقريبا في جميع أنحاء الساحل وذو منحدر قاري يصل سريعا إلى أعماق تتراوح ما بين 2000 إلى 2500 متر.[1] ووفقا لآخر الإحصائيات تملك الجزائر جرفا قاريا يقدر ب 10.525 كلم مربع.[2] (المرتبة 108 عالميا). وبالتالي تقع في ذيل الترتيب العالمي.

الفرع الثاني: علاقة المنطقة الاقتصادية الخالصة بالأنشطة النفطية البحرية

تعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة تلك المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له.[3] أي هي تلك الكتلة المائية التي تعلو الجرف القاري. ومن المعلوم أنّ المحروقات البحرية حبيسة في الطبقات الباطنية لقاع البحر وليس هناك أي علاقة، من الناحية المادية، للمنطقة الاقتصادية مع النفط والغاز البحري. خاصة وأنّها منطقة مستحدثة بموجب ا.ا.م.ق.ب، وكان للدول الحق في استخراج مخزون جرفها القاري قبل اعتمادها.

لكن بالرجوع إلى المادة 1/56/أ، فإنها تعطي "*حقوق سيادية لدول الساحلية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية **وغير الحية** للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر **وباطن أرضه وحفظ هذه المواد وإدارتها***". ومن هنا، قد يتساءل المرء ما هي علاقة المنطقة الاقتصادية بالمحروقات البحرية؟

ما يجب الإشارة إليه أولا، أنّ المسوّغ الرئيس لظهور المنطقة الاقتصادية الخالصة لم يكن من أجل استغلال النفط البحري. فجذور هذه المنطقة تعود إلى ما قبل اتفاقية مونتي غوبي، حيث كانت رغبة الدول في حماية مقدراتها السمكية أمام مياهها الإقليمية، فطفقت تعلن مناطق صيد خالصة متاخمة لهذه الأخيرة. لكن لم تمر بردا وسلاما على الدول المجاورة، مما أدى في بعض الأحيان إلى طفو توترات

---

[1] Ahmed LARABA, opcit, p 48.

[2] وهذه الإحصائيات توفرها The Sea Around Us، وهي مجموعة بحث دولية موجودة في جامعة كولومبيا البريطانية في كندا وتهتم بتقييم تأثير مصايد الأسماك على النظم الإيكولوجية البحرية في العالم، وتقدّم حلولا لتخفيف ذلك.
-يمكن الاطلاع على الإحصائيات من خلال الرابط التالي: -http://www.seaaroundus.org/simple
.site.php?regionId=12&region=eez#download

[3] المادة 55 من ا.ا.م.ق.ب.

ونزاعات. وتبعا لذلك شعر المجتمع الدولي بضرورة الاستجابة لمختلف هذه المطالب. فكان ذلك من خلال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار.[1]

وإنّما كان استغلال النفط البحري من الأسباب الثانوية. لأنّه قبل ظهورها، كانت هناك بعض المشاكل العملية والقانونية تعتري الأنشطة النفطية البحرية، كون الكتلة المائية فوق قاع البحر تعتبر من قبيل أعالي البحار، ليس للدول الساحلية أي حق عليها.[2] فكيف يجوز لهذه الأخيرة أن تحتل جزءا منها لإقامة مرافق بحرية لاستغلال قاع البحر، خاصة وأنّ مرحلة الاستغلال قد تصل إلى 40 سنة. وعليه، يعتبر مساسا بمبدأ "حرية البحار".

من هنا، تظهر أهمية هذه المنطقة في مجال الاستكشاف والاستغلال البحري. فهي تعطي سندا قانونيا للدول الساحلية باستخراج الموارد الأولية من دون تدخلٍ في شؤونها ولا احتجاجٍ من غيرها، إلا ما يقتضيه القانون الدولي من احترام حقوق الدول الأخرى في منطقتها الاقتصادية.

المنطقة الاقتصادية على عكس الجرف القاري تحتاج لإعلان صادر من الدول الساحلية لإنشائها، أي يعود قرار انشائها إلى السلطة التقديرية للدول. ولها أن تحدد المسافة التي ترى تحقق مصلحتها، بشرط ألا تتعدى 200 ميل بحري تحسب من خط الأساس.[3] ويفهم من ذلك، أنّ مسافة 200 ميل بحري تعتبر سقفا وليس إلزاما.

قد يكتنف هذا الإعلان بعض المعضلات في تحديد هذه المنطقة لكونها ليست امتدادا لإقليمها. كما أنّ البحر لا يملك حدودا وبالتالي لا يمكن تقسيمه إلا اصطناعيا.

أمام هذا الوضع، ونظرا لصعوبة القول أين تنتهي تخوم الدول في البحر، فرضت المادة 75 ا.ا.م.ق.ب على الدول ضرورة رسم الخطوط الخارجية للمنطقة الاقتصادية على خرائط ذات مقياس ملائم وتعلن عنها عن طريق إيداعها لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة.

بما أنّ المنطقة الاقتصادية الخالصة غير موجودة واقعياً إلا بعد الإعلان عنها، قد يجادل البعض بالقول أنّه إن لم تعلن عنها، تبقي من أعالي البحار. وبالتالي نصبح أمام نفس وضع الاستغلال قبل سنة 1982. وبعبارة أخرى، ما لم يُعلن عن منطقة اقتصادية، سيجعل الدولة الساحلية تحتل جزءا من

---

[1] للمزيد حول التطور التاريخي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، يمكن الرجوع إلى: بن عامر التونسي، نعيمة عميمر، مرجع سابق، ص 258-260. - جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 409-423.

[2] تجدر الإشارة أنّ الاستغلال الذي كان يتم في حيز المياه الإقليمية، لم يكن يثير أي مشكل مادام للدول الساحلية الولاية الكاملة على البحر الإقليمي، رغم أنّ عرضه لم يكن محددا ويختلف من دولة إلى أخرى.

[3] المادة 57 من ا.ا.م.ق.ب 1982.

أعالي البحار من دون سند قانوني. لذلك، ومن أجل تجاوز هذه العقبات، يكون ضروريا للدولة الساحلية حين تقرّر التوجيه لاستكشاف قاع البحر أن ترفق تصرفها بإقامة هذه المنطقة.

فيما يخص المناطق الاقتصادية الخالصة في البحر المتوسط، فالأمر معقد بسبب ضيق المساحة، فلا يمكن لأي دولة أن تستفيد من منطقة اقتصادية خالصة كاملة ب 200 ميل بحري. بل يجب على الدول أن تتفاوض فيما بينها لكي تصل إلى حل عادل يرضي الطرفين. وسنعالج هذا الموضوع لاحقا.

هناك من كان يدعو لجعل البحر المتوسط منطقة معفية من المناطق الاقتصادية الخالصة، وذلك في مصلحة الدول المطلة عليه وفي مصلحة الحفاظ على البيئة البحرية.[1] ولكن هذا المطلب لا يستند للقانون ولا للواقع. فمن جهة، لا ا.ا.م.ق.ب ولا الممارسة الدولية تمنع إقامة مناطق اقتصادية خالصة من طرف الدول الساحلية في البحار المغلقة وشبه المغلقة. ومن جهة أخرى، فإن العديد من الدول المتوسطية[2] أعلنت عن منطقتها الاقتصادية الخالصة، وهي تسير قدما لاستغلال مواردها الطبيعية.

أمّا فيما يخص النظام القانوني لتنظيم عمليات استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن الجزء الخامس (المادة 55 إلى 75) من ا.ا.م.ق.ب جاء خالٍ من أية تفصيلات، بل اقتصرت الفقرة 3 من المادة 56 على إحالة هذه الجوانب إلى أحكام الجزء السادس الخاص بالجرف القاري. وهذه الإحالة تعكس أكثر العلاقة القائمة بين الأنشطة النفطية البحرية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، بحيث إنّ الأعمال المنفّذة في هذه الأخيرة من أجل استغلال الموارد الطبيعية غير الحية يجب أن تمارس في إطار النظام القانوني للجرف القاري.

<u>الفرع الثالث: حق الدولة الساحلية في استكشاف واستغلال الجرف القاري</u>

انطلاقا من الاعتبارات الاقتصادية، يشكل الجرف القاري مجالا جديرا بالاهتمام، فاستغلال قاع البحر وباطنه يدر منافع كثيرة لاقتصاديات الدول الفقيرة والغنية على حد سواء ويعطيها دفعا قويا.

ولفهم أكثر هذا المنطلق يجب الرجوع الى الفترة التي ظهر فيها مفهوم الجرف القاري. فالهدف الأول للرئيس الأمريكي ترمان من إعلان 1945، كان الحصول على حقوق سيادية لاستغلال النفط المتواجد

---

[1] Irina BONDAR, zone économique exclusive : problème de création et de délimitation, CDMT, Mémoire de master, Université d'Aix-Marseille, 2009, France, pp 20-21.

[2] حاليا، وصل عددها إلى 10 (اسبانيا- فرنسا- سوريا- لبنان –فلسطين المحتلة- قبرص- مصر-ليبيا-تونس- الجزائر)
-وفيما يخص الجزائر، تبلغ مساحة منطقتها الاقتصادية الخالصة 128.843 كلم^2 (المرتبة 90 عالميا).

تحت المياه القريبة من سواحل أمريكا. وقد تبلور هذا المفهوم أكثر من خلال موجات التحرر التي ظهرت في الستينيات القرن الماضي. فظهور دول جديدة على الساحة الدولية ذات اقتصادات هشة دفعها لمحاولة استغلال الموارد الطبيعية المقابلة لسواحلها والتي من شأنها تحفيز اقتصادها. وقد تم تعزيز ذلك بموجب توصيات صادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة. منها: التوصية رقم 626 (VII) الصادرة في تاريخ 21 ديسمبر 1952 المتعلقة ب "الحق في الاستغلال بحُرية الثروات والموارد الطبيعية" التي نصت على حق الشعوب في استخدام واستغلال بكل حرية ثرواتها الطبيعية المتأصلة في سيادتها. والتوصية 1803 (XVII) بتاريخ 14 ديسمبر 1962 المتعلقة بالسيادة الدائمة على الموارد الطبيعية.

وقد سايرت ا.ج.ج.ق هذا المسعى ومن بعدها ا.ا.م.ق.ب، فنصّتا على أنّ الدولة الساحلية تمارس حقوقا سيادية على الجرف القاري لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية.[1] ولها أيضا حقوق خالصة عليه، بمعنى إذا لم تقم باستكشافه واستغلاله لا يسقط حقها فيه، ولا يجوز لأي دولة أن تباشر هذه الأنشطة بدون موافقتها.[2] وبالتالي الاستكشاف والاستغلال يسري عليه مبدأ الإذن المسبق. كما أنّه بخلاف المنطقة الاقتصادية الخالصة، تتمتع الدول بجرف قاري بقوة القانون ولا تحتاج لأي سيطرة فعلية أو حكمية أو إصدار أي إعلان لتبيان أحقيتها فيه.[3] والقول بخلاف ذلك، سيسمح لأي دولة أن تكتسب حقوقا على الجرف القاري لدول الغير من خلال احتلاله الفعلي. ولا يمكن للدول الساحلية أن تعترض على إقامة منشآت على جرفها القاري وعلى بعد أميال قليلة من سواحلها من طرف دول ربما تبعد أراضيها عنها بآلاف الأميال.[4]

والأمر سِيَّان على الصعيد الإقليمي، فنصت المادة 4 من بالبروتوكول البحري على أنّ " *تخضع جميع الأنشطة*[5] *في منطقة البروتوكول، بما في ذلك إقامة المنشآت، إلى ترخيص مكتوب مسبق للاستكشاف أو للاستغلال من السلطة المختصة...*"

---

[1] المادة 1/2 من ا.ج.ج.ق. والمادة 1/77 من ا.ا.م.ق.ب.
[2] المادة 2/2 من ا.ج.ج.ق. والمادة 2/77 من ا.ا.م.ق.ب.
[3] المادة 3/2 من ا.ج.ج.ق. والمادة 3/77 من ا.ا.م.ق.ب.

[4] Jean Devaux-CHARBONNEL, Le régime juridique de la recherche et de l'exploitation du pétrole dans le plateau continental, A.F.D.I, Vol 2, 1956, p 322.

[5] عرّف البروتوكول البحري "الأنشطة المتعلقة باستكشاف و/ أو استغلال الموارد" بأنها:
1-أنشطة البحث العلمي المتعلقة بموارد قاع البحر وتربته التحتية.
2-أنشطة الاستكشاف: الأنشطة المتعلقة بالزلازل وعمليات مسح قاع البحر وتربته التحتية وأخذ العينات،
-عمليات الحفر لاستكشاف النفط
3-أنشطة الاستغلال:
-إنشاء منشآت لأغراض استخراج الموارد والأنشطة المتصلة بها،
-عمليات الحفر المتعلقة بالنفط،
-الاستخراج والمعالجة والتخزين،
-النقل بواسطة خطوط الأنابيب إلى البر وتحميل السفن،

يقتضي الحق السيادي والحصري لاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الوارد في نص المادة 77 من ا.ا.م.ق.ب، انفراد الدولية الساحلية التي تملكه بالتنقيب والاستكشاف والاستغلال والاستثمار وحفظ وإدارة جميع هذه الثروات، واتخاذها كل الإجراءات اللازمة للقيام بالمسح الشامل للجرف القاري بغرض التعرف على الثروات الطبيعية الكامنة فيه. وما يتطلبه من الحفر والجرف وأخذ العينات الجوفية وإذابة المعادن. ويجوز للدول الساحلية أن تقوم بذلك بنفسها أو بواسطة الغير (شركات وطنية او أجنبية). كما لها الحق السيادي في اختيار الطريقة المناسبة للاستغلال والقيام بكافة الأعمال التي تستهدف استخراج هذه المواد من قاع الجرف القاري.[1]

وبما أنّ الحفر في الجرف القاري يعتبر الوسيلة الوحيدة للتأكد من وجود موارد محبوسة في باطن الأرض واستخراجها منه، فإنّ المادة 81 من ا.ا.م.ق.ب نصت على أنّ *"للدولة الساحلية الحق الخالص في الإذن بالحفر في الجرف القاري وتنظيم هذا الحفر لكافة الأغراض"*.

وقد أدخلت هذه الصيغة في النص التفاوضي بواسطة اقتراح تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية إلى المؤتمر الثالث لقانون البحار بتاريخ 08 جويلية 1974.[2]

ويلاحظ أنّ نص المادة 81 أطلق الحق في الحفر. فلم يقيّده باستغلال موارد الجرف القاري فقط، وإنّما للدولة الساحلية الحق في الحفر وتنظميه في *"كافة الأغراض"* سواء أكان لاستخراج الموارد الطبيعية، أو لأي مقصد آخر.

وقد أشارت الفقرة 4 من المادة 77 من نفس الاتفاقية على الموارد الطبيعية التي تملك الدولة الساحلية السلطة الكاملة عليها بقولها *"تتألف الموارد الطبيعية...من الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحار وباطن أرضها وبالإضافة إلى الكائنات الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة، أي الكائنات التي تكون، في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إمّا غير متحركة وموجودة على قاع البحر أو تحته، أو غير قادرة على الحركة ألا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه"*. مع العلم أنّه ما يهمنا في بحثنا هذا، هي الموارد غير الحية وبالخصوص النفط والغاز.

كما تجدر الإشارة إلى أنّ حق الدولة على مواردها الطبيعية يمكن أن يأخذ شكلين: القانون السيادي (droit régalien) الذي يطبق في دول شمال البحر المتوسط مثل: فرنسا أو قانون الدومين العام المطبق جنوب وشرق البحر المتوسط. في الأول، المكمن يعتبر أرضا بلا سيد (ليست مملوكة لأحد)

-عمليات الصيانة والإصلاح والعمليات المساعدة الأخرى.
[1] عبير أبو دقة، مرجع سابق، ص 45.
[2] عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 207.

ولكن الدولة تمنح حق الاستكشاف والاستغلال للمتعامل الذي تختاره بشرط أن يمتثل للشروط المنصوص عليها في القانون. بينما في الثاني، يعتبر البئر من الثروات الوطنية ومملوك للدولة ولكي يتم الاستكشاف أو الاستغلال يجب على المتعامل أن يبرم عقودا مع الدولة صاحبة البئر.[1]

وفي استمرارية مفهوم الحصرية والاستئثارية فإنّ الدول بالإضافة إلى حقها في الاستكشاف والاستغلال، فلها الولاية القضائية والتشريعية على جرفها القاري باعتبار أنّ هذا الأخير جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة. وما يعزز هذا الطرح، قرار محكمة العدل الأوربية الصادر في 17 جانفي 2012 في قضية A. Salemink c. Raad Van Bestuur الذي اعتبر أنّ الجرف القاري يشكل جزءا من إقليم الاتحاد الأوربي. وتتلخص وقائع هذا القرار في كون أن Salemink رعية هولندي يقطن في اسبانيا، لكن يعمل كممرض فوق منصة غازية في بحر الشمال بحيث تبعد عن الإقليم البري الهولندي بحوالي 80 كلم، أي بعد البحر الإقليمي وفوق الجرف القاري الهولندي. رفع Salemink قضية ضد "مجلس إدارة معهد إدارة التأمين للموظفين". ففي نظر القانون الهولندي فإنّ الممرض يعمل خارج الإقليم الهولندي وبالتالي لا يمكنه أن يستفيد من نظام الضمان الاجتماعي. لكن المحكمة كانت لها نظرة تناقض ذلك. فجاء قرارها كالتالي:" أداء عمل على المنشآت الثابتة أو العائمة المثبتة فوق الجرف القاري في إطار استكشاف واستغلال المواد الطبيعية هو بمثابة عمل تم تأديته فوق إقليم تلك الدولة."[2] وبالتالي فإن قرار المحكمة أكد سيادة الدولة الساحلية على جرفها القاري.

لكن بطبيعة الحال هذه الولاية ليست كاملة ومطلقة إذا قارناها مع النظام القانوني للبحر الإقليمي. بل محمّلة ببعض القيود، فولايتها تشمل سطح وباطن القاع ولا تمتد للكتلة المائية فوق الجرف القاري. وبعبارة أخرى، يستدعي ذلك احترام الدول الساحلية لحقوق الدول الأخرى.

وبالتالي نصل إلى نتيجة أنّ للدولة الساحلية على جرفها القاري من جهة، حقوق سيادية سياسية مقيدة ومن جهة أخرى حقوق سيادية اقتصادية مطلقة.

وفي الأخير وليس بأخير، على الدول عند الاستثمار في الجرف القاري أن تستغل حقها بحسن نية ولا تتعسف في استعماله.[3]

---

[1] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, pp 11-12.

[2] CJUE, A. Salemink contre Raad van bestuur van het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen, Affaire C-347/10, 17 Janvier 2012, § 2 et 35.

[3] المادة 300 من ا.ا.م.ق.ب.

الفرع الرابع: حق الدولة الساحلية في بناء المنشآت الخاصة باستغلال الجرف القاري

حق الدولة الساحلية في بناء المرافق من أجل استغلال المحروقات البحرية مقرر قانونا، كونه جاء مكملا لحق هذه الأخيرة في استكشاف واستغلال باطن قاع البحر، سواء أكان في المناطق البحرية التي لها عليها ولاية مطلقة أو محدودة.

وبجانب أحكام اتفاقية مونتي غوبي، نجد أنّ المادة 4 من البروتوكول البحري تنص على أنّ إقامة المنشآت البحرية في البحر المتوسط، تخضع لترخيص مكتوب مسبق من السلطة المختصة.

غير أنّه تختلف أحكام إقامة المنشآت البحرية باختلاف المناطق البحرية، فكلما ابتعدنا عن الساحل، تظهر قيود على هذا الحق في التشييد والبناء. وهذه القيود في الحقيقة هي حقوق الدول الأخرى على هذه المناطق.

كما أنّ الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ليست جزرا. وبالتالي ليس لديهم بحر الإقليمي ولا منطقة بحرية أخرى. وتنصيبهم لا يؤثر على تحديد حدود البحر الإقليمي ولا المنطقة الاقتصادية الخالصة ولا الجرف القاري.[1]

ويكون حق الدول في تنصيب المنصات البحرية قبالة سواحلها كالتالي:

أولا–المياه الداخلية:

تنحصر المياه الداخلية بين خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي واليابسة للدولة الساحلية.[2] وتعتبر جزءا لا يتجزأ من إقليمها بحيث كانت أول مسطحة بحرية امتدت إليها سيادة الدولة. فهي تعادل أرض دولة ما.

من الناحية القانونية، تمتلك الدولة الساحلية السيادة الإقليمية الكاملة والاختصاص القضائي الشامل على المياه الداخلية. فيمكنها بمحض إرادتها أن تمنع السفن الأجنبية من الولوج فيها، إذ ما يفرِّق المياه

---

[1] المادة 8/60 من ا.ا.م.ق.ب. والمادة 4/5 من ا.ج.ج.ق.
- كانت مسألة تأثير الجزر الاصطناعية والمنشآت البحرية على تحديد البحر الإقليمي محل نقاش شرس حتى ا.ج.ج.ق التي فصلت في المسألة. انظر:
- Hubert CHARLES, Les Iles artificielles, RGDIP, 1967, p 364.

[2] المادة 1/8 من ا.ا.م.ق.ب.

الداخلية عن البحر الإقليمي، أنّه لا يوجد حق التنقل والمرور البريء للسفن الأجنبية، إلا ما نصت عليها المادة 2/8 من ا.ا.م.ق.ب.[1]

في مجال استكشاف واستغلال المحروقات البحرية، لها الحق المطلق في بناء المنشآت البحرية فيها بيد أنّه ليس منصوصا عليه صراحة في القانون الدولي. فيعتبر من الاختصاص الداخلي للدولة الساحلية وتحكمه القوانين واللوائح الوطنية. وليس لها أن تراعي في ذلك حقوق الدول الأخرى لأنه ليس لهذه الأخيرة أي حق يذكر.

ومن الضروري أيضا للدول والشركات الأجنبية الحصول على إذن صريح من الدولة الساحلية من أجل بناء وتشغيل هذه المنشآت في المياه الداخلية.

وزيادة للفائدة في هذا المقام أن ننبه إلى أن القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه،[2] ينص في المادة 21 أنه "*يمنع استخراج المواد (materiaux) من باطن البحر إلى غاية خط تساوي العمق البالغ خمسة وعشرين 25 مترا*". أي يحظر استخراج مواد باطن البحر في منطقة الساحل التي يقل عمقه عن 25 مترا. غير أنّ هذا الأخير لم يحدد المقصود من مصطلح "المواد". فهل يتضمن المحروقات؟

الإجابة على هذا السؤال وردت في المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 10-31 الذي يحدّد كيفيات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر،[3] بحيث تنص بأنّ المقصود باستخراج المواد "*كل استخراج لحصى الملاط (granulat) ورمل أعماق البحار*". وبناء على ذلك، استخراج المحروقات البحرية في منطقة الساحل التي يقل عمقها عن 25 مترا غير مشمولة بالحظر.

<u>ثانيا–البحر الإقليمي:</u>

يمتد البحر الإقليمي من خطوط الأساس إلى مسافة 12 ميلا بحريا.[4] وللدولة الساحلية السيادة السياسية والاقتصادية الكاملة عليه، وتمتد هذه السيادة إلى المجال الجوي الذي يعلوه، فضلا عن قاع البحر وباطنه.[5]

---

[1] تمنح المادة 2/8 حق المرور البريء في المياه الداخلية إذا أدى "*...تقرير خط الأساس المستقيم... إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل...*"

[2] صدر في 5 فيفري 2002 (العدد 10 من ج.ر الصادرة في 12 فيفري 2002).

[3] صدر في 21 جانفي 2010 (العدد 6 من ج.ر الصادرة في 24 جانفي 2002).

[4] المادة 3 من ا.ا.م.ق.ب.

[5] المادة 2 من ا.ا.م.ق.ب.

الدول الساحلية، بحكم سيادتها على البحر الإقليمي، يعود الاختصاص لها لبناء منصات النفط والغاز البحرية وغيرها من المنشآت كي تنتفع بثروات قاع البحار. غير أنّ الوضع يختلف عما هو عليه في المياه الداخلية. لأنّ سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، تتمتع بحق المرور البريء[1] في البحر الإقليمي.[2]

ا.ا.م.ق.ب في المادة 3/2 فرضت على الدول الساحلية أن تمارس سيادتها على البحر الإقليمي "*رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي*". ومن بين أحكام الاتفاقية في هذا الصدد أن تلتزم الدول الساحلية بعدم إعاقة المرور البريء.[3] فحق الدول الساحلية لبناء وتشغيل منصات النفط والجزر الاصطناعية في مياهها الإقليمية مقيد في بعض النواحي.

وهكذا، يمكن القول أنّ منصات النفط وغيرها من المنشآت البحرية قد لا يتم بناؤها بحيث يمكن أن تتداخل مع حق المرور البريء في البحر الإقليمي.

ونجد هذا مقررا في قضية "مضيق كورفو". فقد كان السؤال المقدم إلى محكمة العدل الدولية مفاده هل كانت ألبانيا مسؤولة بموجب القانون الدولي عن الأضرار التي لحقت السفن الحربية البريطانية في مياهها الإقليمية. ورأت آنذاك أنّ السلطات الألبانية كانت ملزمة بإخطار السفن البريطانية والنقل البحري بصفة عامة من وجود حقول الألغام في أراضيها. وذكرت أيضا أنّ هذه الالتزامات القائمة على بعض المبادئ المعروفة مثل حرية الملاحة البحرية والتزام الدول بعدم السماح لاستخدام أراضيها في الأفعال تتعارض مع حقوق الدول الأخرى.[4]

وعليه، فإنّ بناء وتشغيل المنشآت النفطية البحرية في البحر الإقليمي يجب ألا يتداخل مع حقوق الدول الأخرى.

قد يُطرح سؤال في معنى "إعاقة المرور البريء". هل هذا يعني أنّ حتى الإزعاج البسيط ممنوع؟

يؤول تقدير ذلك للدولة الساحلية، فعليها أن تمارس حقوقها بحسن نية وتبتعد عن التعسف وتستدعي المعقولية والحاجة إلى إيجاد توازن بين القيمة التي تضيفها منصات النفط في اقتصاد الدولة الساحلية

---

[1] المادة 19 من ا.ا.م.ق.ب تعطي مفهوم "حق المرور البريء".
[2] المادة 17 من ا.ا.م.ق.ب.
[3] المادة 24 من ا.ا.م.ق.ب.
[4] Hossein ESMAEILI, The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law, PhD thesis, the university of new south wales, Australia, may 1999, p 86.

وحرية المرور البريء. فللدولة الساحلية الحق في بناء المرافق في مياهها الإقليمية طالما أنّها لا تمنع تماما حق المرور البريء أو تتعارض معه بشكل غير معقول.[1]

ثالثا–المنطقة الاقتصادية الخالصة:

للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الطبيعية في المياه التي تعلو قاع البحر وقاع البحر وباطن أرضه.[2] فيما يتعلق بإنشاء واستخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والهياكل، فإنّ اتفاقية مونتي غوبي تعطي للدولة الساحلية الحق دون غيرها في أن تقيم وتجيز وتنظم إقامة وتشغيل واستخدام المنشآت والترتيبات المستخدمة لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية وفي غير ذلك من الأغراض الاقتصادية.[3] كما يكون *"للدول الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر والمنشآت والتركيبات.."*.[4]

ومن وجهة نظر الفقه، فإنّ إقرار حق البناء وتنظيمه للدولة الساحلية جاء في سياق الاعتراف لها بالحقوق السيادية التي سبق أن كرّستها المادة 1/56/أ. فضلا عن "اتجاه نية الأطراف السامية في الاتفاقية نحو تميكن الدولة الساحلية من استغلال الموارد التي تزخر بها المنطقة عن طريق تزويدها بالنص القانوني الذي يسمح لها بذلك".[5]

غير أنّ حق الدولة الساحلية في بناء المرافق والمنشآت في هذه المنطقة مقيّد ويخضع لشروط معينة. فلا يسمح مثلا للدولة الساحلية بإقامة منصات النفط وغيرها من المنشآت التي قد تتسبب في عرقلة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية. وسنعالج هذه النقط الأخيرة في موضوع آخر من هذا البحث.

رابعا–الجرف القاري:

نظام الجرف القاري كان سابقا ل ا.ا.م.ق.ب، فلم تضعه هذه الأخيرة، وإنّما دققت وفصّلت أكثر في أحكامه. لكن في المقابل هي من أوجدت مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة ما انجر عنه ازدواجية في الأحكام. ويمكن القول أنّ الآن، هناك نظامين قانونيين لحقوق الدول الساحلية فيما يتعلق بالموارد الطبيعية في منطقة قاع البحار الموجودة في حدود المئتي ميل بحري. فمن جهة، تمتلك الدولة الساحلية

---

[1] Hossein ESMAEILI, opcit, pp 86-87.

[2] المادة 1/56 من ا.ا.م.ق.ب.

[3] المادة 1/56/ب/1 والمادة 1/60 من ا.ا.م.ق.ب.

[4] المادة 2/60 من ا.ا.م.ق.ب.

[5] جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 456.

حقوق سيادية على جرفها القاري فقط لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية فيها. في حين أنّها تملك حقوقا سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، سواء كانت حية أو غير حية، في منطقتها الاقتصادية الخالصة.[1]

من الناحية العملية، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري يتعايشان ضمن مساحة 200 ميل بحري، ويطبق تقريبا النظام القانوني نفسه على كليهما. ففي موضوع بناء المرافق والتركيبات على الجرف القاري، اتفاقية مونتي غوبي أحالت إلى المادة 60 التي تعطي للدولة الساحلية الحق دون غيرها في أن تقيم وتجيز وتنظم إقامة وتشغيل واستخدام المنشآت والتركيبات البحرية المستخدمة لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية. لكن بشرط مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال بين طبيعة الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية.

ومع ذلك، في حالة إذا لم تقم الدولة الساحلية بإنشاء منطقة اقتصادية خالصة، سيطبق فقط النظام القانوني المتعلق بالجرف القاري. وهذا هو حال بعض الدول المطلة على البحر المتوسط التي لم تعلن لحد الآن منطقة اقتصادية خالصة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ نفس القيود تقوّض حق الدول في تشييد المرافق البحرية على الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية، والتي سنخوض فيها لاحقا.

المطلب الثاني: واقع استغلال المحروقات البحرية لدى دول البحر المتوسط

المتابع لمجال المحروقات البحرية، يلاحظ حركية وديناميكية كبيرة في البحر المتوسط في السنوات الأخيرة، بحيث معظم الدول أضحت ترغب في استكشاف واستغلال سواحلها. مع العلم، أنّ التنقيب في مياه البحر المتوسط استهلَ منذ السنوات الأولى لبداية تطور الحفر البحري (الستينيات والسبعينيات)، لكن بدرجة أقل مقارنة بمناطق أخرى كبحر الشمال.

يعود دافع ذلك أساسا إلى الدراسة الصادرة عن هيئة المسح الجيولوجية الأمريكية (USGS) في مارس 2010، والتي نصّت في ثناياها بأنّ موارد النفط والغاز في حوض المشرق (the Levant

[1] Hossein ESMAEILI, opcit, p 94.

Basin) تقدّر ب 122.378 مليار قدم مكعب من الغاز (3،450 مليار م^3)".[1] وبالإضافة إلى ذلك، تُقدَّر مجموع ما يحتويه شرق البحر المتوسط ب 9700 مليار غاز م^3 و3.4 مليار برميل نفط.

كان لهذه الأرقام أثر كبير على دول شرق المتوسط وغربه. خاصة وأنّ الاكتشافات الضخمة المحققة قبلها وبعدها (أي الدراسة)، أكدت صحتها وصوابها. فجلبت اهتمامهم إلى موارد الجرف القاري وطفق الكل يحضر لاستكشاف سواحله، بحيث العديد من الدول أعادت النظر في منظومتها القانونية من أجل جلب استثمارات الشركات الكبرى.

ومن هنا تتجلى أهمية إلقاء نظرة على واقع الدول المطلة على البحر المتوسط فيما يخص وضعها في مجال التنقيب البحري. كما يهدف ذلك إلى تكوين صورة شاملة على وضع الصناعة البحرية في المنطقة، ومن ثم إبراز أكثر أهمية الموضوع وحركية دول المتوسط وتطلعها لآفاق اقتصادية على طول سواحلها.

ما يقتضي الإشارة إليه من جهة، أنّ المعطيات قليلة في هذا المجال. وهذا السبب نفسه الذي اشتكى منه الأمين العام لأمانة برنامج الأمم المتحدة للبيئة عندما كان بصدد التحضير لإعداد خطة العمل لتنفيذ البروتوكول البحري،[2] فدعا عندئذ، لإنشاء قاعدة بيانات تساهم كل الدول الأطراف في اتفاقية برشلونة في إثرائها، قصد توفير معلومات في المستقبل في حالة إجراء دراسات في هذا المجال.

ويجب التنبيه أنّ المادة 4/6 من البروتوكول البحري تلزم الدول بإخطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة[3] في أسرع وقت ممكن بالتراخيص الممنوحة والمجددة، وعلى هذه الأخيرة أن تحتفظ بسجل لجميع المنشآت المرخص لها للعمل في البحر المتوسط. لكن بما أنّ البروتوكول لم يدخل حيز النفاذ إلا في 2011، لم يكن في وسع الأمانة تشكيله.

وفي انتظار تحقيق ذلك، فقد تم استقاء المعلومات من مَظانّ مختلفة، لكن تبقي قليلة وفي بعض الأحيان تكون الأرقام غير دقيقة، تختلف باختلاف المصادر.

ومن جهة أخرى، سنتطرق إلى حال أنشطة الاستكشاف والاستغلال في شرق البحر المتوسط **(الفرع الأول)**، ثم في شماله **(الفرع الثاني)**، ونختم بجنوبه **(الفرع الثالث)**. مع العلم أنّ التقسيم سيكون جغرافيا

[1] USGS, Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean, March 2010, p 2.

[2] تم إعداد هذه الخطة ما بين 2011 و2016, عندما دخل البروتوكول البحري حيز النفاذ في 24 مارس 2011. وسنطرق إليها في الباب الثاني.

[3] يعتبر برنامج الأمم المتحدة للبيئة بمثابة أمانة اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.

وليس سياسيا.[1] كما أنّ الدراسة ستقتصر فقط على واجهة البحر المتوسط، لأنّ ثمة دولا لها نوافذ على بحار أخرى. مثل: تركيا التي تطل أيضا على البحر الأسود. ومصر التي لها نافذة على خليج السويس والبحر الأحمر. وإسبانيا وفرنسا والمغرب الذين لهم واجهة على المحيط الأطلسي.

الفرع الأول: المحروقات البحرية في دول شرق البحر المتوسط

يتقاسم سواحل شرق البحر المتوسط كل من: سوريا، لبنان، الدولة الفلسطينية المتمثلة في قطاع غزة، قبرص، خصوصا جمهورية قبرص الجنوبية المعترف بها دوليا، وأخيرا سلطات الاحتلال التي هيمنت على ثروات الفلسطينيين. وتعرف هذه الدول تفاوت في الاستكشاف والاستغلال **(أولا)**، وكذلك بعض الصعوبات في الاستغلال **(ثانيا)**.

أولا– من حيث التفاوت في الاستغلال:

تعتبر سلطات الاحتلال أول دولة في شرق البحر المتوسط من خاضت تجربة الحفر البحري سنة 1970 وأطلقت حملات منتظمة في عام 1976 قبالة سواحل جزيرة سيناء، وفي عام 1986 قبالة سواحل حيفا. لكن كانت الكميات المكتشفة إمّا ضعيفة للغاية لا يمكن استغلالها. وإمّا الآبار كانت جافة.

ونظرا للمثابرة في التنقيب، أضحت الاكتشافات تتوالى بعد تاريخ 1999.[2] فاكتشفت شركة Noble Energy بئر "نوا" (noa) في عمق 762 متر.[3] وشرعت في ضخ احتياطاته سنة 2012. ثم في سنة 2000 تمكنت نفس الشركة من اكتشاف حقل "ماري–ب" (Mari–B) في عمق 250 متر قبالة ساحل عسقلان، والمقدّر مخزونه ب 30 مليار م^3. ساهم في الكثير من استهلاك الداخلي منذ عام 2004 وقد تم استخراج حتى الآن 70٪ من حجمه.[4]

فيما بعد، ضاعفت الشركات الأمريكية عمليات الحفر البحري، فتجاوزت النتائج كل التوقعات، بحيث اكتُشِف بئر "تامار" (Tamar) في جانفي 2009 (ما بين 240 و275 مليار م^3) ثم "داليت" (Dalit)

---

[1] قبرص من الناحية السياسية تنتمي إلى شمال البحر المتوسط (الاتحاد الأوربي)، بينما جغرافيا تنتمي إلى شرق بحر المتوسط. وكذلك مالطا، فهي جنوبية الموقع، لكن شمالية الانتماء.

[2] انظر الملحق رقم (1).

[3] Peggy WILLIAMS, Israel, Oil & Gas Investor Magazine, November 2009, p 40.

[4] Maïté de BONCOURT, Offshore Gas in East Mediterranean : From Myth to Reality, IFRI, Paris, May 2013, p 10, 16.

في مارس من نفس السنة (20 مليار م^3).[1] وقد بدأت دولة الاحتلال رسميا استغلال حقل "تامار" في مارس 2013.

بينما باقي الدول تأخر دورها إلى مطلع القرن الواحد والعشرين (سوريا في 2005[2]، لبنان في 2002[3]، قبرص في 2007[4])، لكن المحاولات الأولى لم يحالفها النجاح.

ظل الوضع على حاله حتى نشرت هيئة المسح الجيولوجية الأمريكية دراستها التي حركت عزيمة دول شرق المتوسط –نظرا لأن هذه الدراسة تعنيهم في المقام الأول– للتوجه مرة أخرى نحو البحر من أجل استكشاف سواحلها مادام أنّ هناك حظوظا للعثور على مكامن واعدة.

فيما يخص لبنان، أعادت إجراء فحوص ثلاثية الأبعاد، وعلى إثرها قُدّرت الاحتياطات المحتملة للنفط ب 865 مليون برميل و96 تريليون قدم مكعب من الغاز.[5] لكن من الراجح أن تكون الكميات القابلة للاستخراج أقل بكثير.

أما قبرص، ففي إطار عمليات الاستكشاف والتنقيب لمكمن "أفروديت"، عثرت شركة Noble Energy على أول حقل غازي ضخم في ديسمبر 2011، يتراوح مخزونه ما بين 230 و240 مليار م^3. ويكفي لضمان احتياجات قبرص لمدة 300 سنة.[6] وحاليا يمر الحقل بمرحلة التطوير من أجل بداية الاستخراج في السنوات القليلة القادمة.

---

[1] في عمق 1500 متر وعلى مسافة تسعين 90 كيلومترا قبالة مدينة حيفا.

- Ayla GÜREL, Fiona MULLEN, Harry TZIMITRAS, The Cyprus Hydrocarbons Issue: Context, Positions and Future Scenarios, PRIO, Norway, 2013, p 2.

[2] أُجريت دراسة زلزالية ثنائية الأبعاد في أعماق تتراوح بين 500 و1700 م. غير أنّ ذلك لم يتّبعه إجراءات أخرى. انظر:

- Maïté de BONCOURT, Offshore Gas in East Mediterranean : From Myth to Reality, opcit, p 13.

[3] تعاقدت لبنان مع شركة سبكتروم (Spectrum) الإنجليزية لإجراء مسح ثنائي الأبعاد غطّى كامل الساحل اللبناني، وقد توّصل تقرير الشركة إلى احتمال فعلي لوجود النفط والغاز. ثم واصلت الشركة النروجية P.G.S أعمال البحث من خلال قيامها بمسح ثلاثي الأبعاد في الموقع نفسه، أكد ما قد قيل. انظر:

- Sibylle RIZK, Les dessous du nouveau litige frontalier entre le Liban et Israël, Le Commerce du Levant, n° 5619, Août 2011, p 60.

[4] أول مناقصة للتنقيب والإنتاج التي قامت بها قبرص لم تكن ناجحة. فقط شركة Noble Energy من فازت بالمكمن رقم 12 الموسوم "أفروديت" (Aphrodite). انظر: الملحق رقم (2). و Maïté de BONCOURT, Offshore Gas in East Mediterranean: From Myth to Reality, opcit, p 11.

[5] BankMed, oil and gas in Lebanon 2014, Market and Economic Research Division, Beirut, Lebanon, 2014, p 15.

[6] Ayla GÜREL, Fiona MULLEN, Harry TZIMITRAS, opcit, p 3.

-تثور بعض التساؤلات حول موقع هذا الاكتشاف، لأن الخرائط القبرصية تبيّن أنّ الاكتشاف كان في منطقة امتياز "نيميد" المصرية وبقرب من جبل إراتوستينس البحري والذي يقبع تحت السيادة المصرية منذ أكثر من 2200 سنة. وبالتالي هناك بعض الشبهات حول تواطؤ شركة "شل" مع قبرص والكيان الصهيوني لتفويت الفرصة على مصر للاستفادة من هذا الاكتشاف. خاصة إذا علمنا أنّ حقل ليفياتان (تحت سيطرت الكيان الصهيوني)، وحقل أفروديت (تحت السيادة القبرصية) بينهما مسافة 2 كلم.

بعد النجاح الذي حققته الشركة الأمريكية في القطعة رقم 12، تم إعلان جولة التراخيص الثانية في أوائل فيفري 2012، والتي كانت أكثر نجاحا من سابقتها. فمن مجموع اثنتي عشر (12) قطعة بقيت اثنتان فقط (القطعة 1 و4) لم تتلق أي عرض نظرا لأنهما موضع ادعاء من قبل تركيا، ويُعتقد أن لديهما إمكانات محدودة.[1] ثم في 24 مارس 2016، قامت جمهورية قبرص، في إطار ممارسة حقها السيادي وفقا للقانون الدولي، بإعلان المناقصة الثالثة للتنقيب والإنتاج عن المحروقات في منطقتها الاقتصادية الخالصة.[2]

أما الدولة الفلسطينية (قطاع غزة)، فإن سلطات الاحتلال تعترف بالصلاحيات الكاملة لمنظمة التحرير الفلسطينية على قطاع غزة وفقا لاتفاق القاهرة (اتفاق حول قطاع غزة ومنطقة أريحا) المنعقد في 4 ماي 1994،[3] حيث تنص الفقرة (أ) من المادة الخامسة على أنّ الولاية الإقليمية للسلطة الفلسطينية يشمل أيضا مياهها الإقليمية.[4]

بفضل هذا الاعتراف، منحت السلطة الفلسطينية لشركة "بريتيش غاز" (British Gas) وشركة اتحاد المقاولين (Consolidated Contractors International Company) حق التنقيب على الغاز قبالة سواحلها بموجب اتفاق مدته 25 سنة موقع في نوفمبر 1999.[5]

أقل من سنة بعد إبرام هذا العقد، اكتشفت شركة "بريتش غاز" بئرين، "غزة البحري-1" و"غزة البحري-2" (Gaza marine-1 Gaza marine-2)[6] في عمق 300 متر، وقدّرت احتياطيات الغاز ب 28 مليار م^3.[7]

من جهتها، واصلت سلطات الاحتلال الاكتشافات، فبحلول أكتوبر 2010، تم اكتشاف بئر آخر، "ليفياثان" (Leviathan) في عمق 1700 متر، الذي يحتوى ما بين 450 و491 مليار م^3، أي ضعف

---

[1] Maïté de BONCOURT, Offshore Gas in East Mediterranean: From Myth to Reality, opcit, pp 11-12.

[2] الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 7 أفريل 2016 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لقبرص لدى الأمم المتحدة، الدورة السبعون (70)، A/70/825, 12 أفريل 2016, ص 1.

[3] Juan Luis Suárez de VIVERO, opcit, p 100.

[4] المادة الحادية عشرة (11) من المرفق الأول من اتفاق القاهرة (المتعلقة بالأمن على طول هذا الساحل) تحدد ثلاثة مجالات بحرية (K، L وM) تصل مسافتهم إلى 20 ميلا بحريا ابتداءً من الساحل. المناطق K وM تعتبر مناطق مغلقة، حيث إنّ الملاحة مقتصرة على القوات البحرية لقوات الاحتلال. أمّا المنطقة L فهي مفتوحة لمختلف الأنشطة البحرية. انظر الملحق رقم (3).

[5] Hervé AMIOT, Le gaz en Méditerranée orientale : une nouvelle donne pour Israël, http://www.lesclesdumoyenorient.com/Le-gaz-en-Mediterranee-orientale.html, 27/12/2013, § 28.

[6] انظر الملحق رقم (4).

[7] Ayla GÜREL, Fiona MULLEN, Harry TZIMITRAS, opcit, p 5.

محتوى بئر تامار.[1] ويعتبر أكبر اكتشاف للغاز البحري في العشر سنوات الأخيرة.[2] ومن المحتمل أن يبدأ الإنتاج في 2019.

في أواخر جوان 2011، تعزّزت الاكتشافات السالفة باكتشاف حقلين آخرين للغاز في مكامن "سارة" (Sarah) و"ميرا" (Myra)، اللذين يشتملان على أكثر من 180 مليار م^3. وأخيرا، في سبتمبر 2011، أعلنت سلطات الاحتلال عن اكتشاف حقلين جديدين في مكامن "غابرييلا" (Gabriella) و"اسحق" (Yitzhak). بطاقة 100 مليار م^3 للأول، و30 مليار م^3 للثاني.[3]

ثمة أيضا اكتشافات أخرى صغيرة ما بين 2009–2013 وتشمل حقل "تانين" (Tanin) في الشمال الغربي من حقل ليفياثان (حوالي 34 مليار م^3)، حقل "دولفين" (Dolphin) في الجنوب الشرقي من حقل ليفياثان (2.3 مليار م^3)،[4] حقل "شمشون" (Shimshon) غرب عسقلان (16 مليار م^3)، وحقل "كاريش" (karish) المقدّر احتياطه ب 50 مليار م^3.

بعد كل هذا الإحصاء يمكن القول أنّ فلسطين المحتلة تملك أكبر عدد من الاكتشافات بين الدول المطلة على شرق البحر المتوسط وكل الدول المتوسطية (كما سنرى لا حقا)، الشيء الذي أدى بها للتفكير جديا لتصدير جزء من هذه الموارد.

وتجدر الإشارة أنّ سلطات الاحتلال قرّرت في 2012 التوقف عن منح تراخيص جديدة. وكان الغرض من هذا الاستيعاب المؤقت، السماح للوزارة بتقييم الاكتشافات الجديدة وتحديث سياستها وتحسين إطارها التنظيمي وقدراتها التقنية. وبعد سنوات من التحضير، أعلنت عن فتح الجولة الأولى من العطاءات البحرية في 15 نوفمبر 2016 وطرحت 24 كتلة بحرية، ثم فتح الجولة الثانية في 4 نوفمبر 2018 وطرحت 19 كتلة بحرية، الأمر الذي يُنبئ باكتشافات جديدة.[5]

<u>ثانيا– من حيث الصعوبات في الاستغلال:</u>

جل دول شرق المتوسط تواجه بعض العقبات تجعلها لا تطبق حقها في الاستغلال بطريقة فعّالة، أولها سوريا التي أعلنت في مارس 2011 عن جولة دولية لمنح التراخيص للكتل في البحر وأرفقت

---

[1] يبدو أنّ تقديرات حقل ليفياثان أقل بحوالي 24 في المئة من التقدير المعلن عنه سابقا.
[2] Ayla GÜREL, Fiona MULLEN, Harry TZIMITRAS, opcit, p 2.
[3] David AMSELLEM, Israël, à l'heure du stress énergétique, http://israelenergy.hypotheses.org/36, 31/10/2012, § 15.
[4] Roby NATHANSON, Ro'ee Levy, Natural Gas in the Eastern Mediterranean Casus Belli or Chance for Regional Cooperation?, IEPN and INSS, Tel Aviv, November 2012, p 10.
[5] Ministry of National Infrastructure, Energy and Water Resources, Call for Bids 1st Offshore Bidding Round, 2016, p 3.

الإعلان بخريطة، بموجبها قسّمت سواحلها إلى ثلاثة (3) قطع بحرية (Bloc Offshore).[1] وقد تقدّمت للمناقصة عدة شركات. لكن بسبب الظروف السياسية والحرب الأهلية التي تعصف بالبلاد، قررت تأجيل الإعلان عن النتائج. والجدير بالتنويه أنّ التنقيب عن الغاز البحري في سوريا كان بإمكانه التطور بسرعة نظرا لوجود البنية التحتية اللازمة والإطار القانوني المناسب.[2]

أمام المقاطعة الغربية احتجاجا على ما يجري في سوريا، تخلت السلطات السورية عن إعلان المناقصة وجنحت إلى أسلوب التراضي، فوقع وزير النفط السوري وممثلو الشركة الروسية SoyuzNefteGaz في 25 ديسمبر 2013 اتفاقا يسمح للشركة الروسية بإجراء عمليات تنقيب عن النفط والغاز في المياه الإقليمية السورية.[3] العقد يمنح للشركة حقوق التنقيب لمدة خمسة وعشرين عاما في منطقة بحرية تقدر ب 2190 كم² (البلوك رقم 2) قبالة سواحل مدينتي طرطوس وبانياس.[4]

بالنسبة لجمهورية قبرص، فإنها تعاني من وضع سياسي معقد نظرا لانقسامها منذ 1974 إلى جمهورية قبرص الجنوبية وجمهورية قبرص الشمالية الذي أعلنت عن نفسها في 1983، إلا أنّها غير معترف بها دوليا إلا من طرف تركيا. وفي انتظار ما ستتوصل إليها المفاوضات التي تشرف عليها منظمة الأمم المتحدة من أجل إعادة توحيد القبرصيتين،[5] فإن "قبرص"[6] اتخذت عدة إجراءات من أجل مواصلة استغلال جرفها القاري رغم الاعتراض المتواصل من طرف الجانب التركي المدعم للكيان الشمالي.

وتجدر الإشارة إلى أنّ كل المناقصات التي أعلنت عنها قبرص وكل الإجراءات التي قامت بها وما فتئت تقوم بها في إطار استغلال ثرواتها الطبيعية البحرية تتعرض لإعاقات ومضايقات من طرف الجانب التركي الذي نصب نفسه حامي مصالح قبرص الشمالية. فهناك نوع من حرب لتبادل الاحتجاجات بينهما. فلا يكاد يوجد تصرف لدولة قبرص على جرفها القاري إلا تعترض عليه تركيا بحجة أنّه لا يأخذ

---

[1] انظر الملحق رقم (5)، مع العلم أنّ قبل هذا التاريخ كانت السواحل مقسمة إلى 4 قطع بحرية.

[2] Maïté de BONCOURT, Offshore Gas in East Mediterranean: From Myth to Reality, opcit, p 13.

[3] Luca BACCARINI, Syrie-Russie - accord sur l'exploration pétrolière offshore, http://www.affaires-strategiques.info/spip.php?article9086, 10/01/2014, § 1.

[4] اختيار الشركة الروسية للمكن رقم 2 دون غيره، راجع إلى وجود القاعدة البحرية الروسية في مدينة طرطوس، والتي ستحمي المنشآت البحرية من الاعتداءات الخارجية.

[5] آخر مفاوضات في هذا الإطار تمت في جوان 2017. لكن لم يخرج الأطراف بأي اتفاق.

[6] في هذا البحث لفظ "قبرص" يقصد به قبرص الجنوبية لأنّها دولة معترف بها دوليا وعضوة في منظمة الأمم المتحدة.

في الاعتبار مصالح قبرص الشمالية. ولا يوجد تصرف لتركيا على الجرف القاري الشمالي لدولة قبرص إلا وتعترض عليه قبرص بحجة أنّه ينتهك سيادتها.[1]

أما لبنان، فنتيجة للاحتياطات الضخمة المحتملة للنفط والغاز هيأت السلطات المعنية نفسها لبدء اتخاذ الإجراءات اللازمة قصد الشروع في الاستكشاف والاستغلال. فكانت الخطوة الأولى التي انتهجتها، إصدار القانون رقم 132 المتضمن الموارد البترولية في المياه البحرية بتاريخ 24 أوت 2010.

وبعد ذلك، أعلن وزير الطاقة، في 15 فيفري 2013، عن إطلاق مرحلة التأهيل المسبق للشركات الراغبة في التنقيب عن النفط والغاز في المياه الإقليمية اللبنانية لغرض تصفية أولية للشركات المهتمة واصطفاء فقط تلك التي تتصف بتأهيل عالي من أجل المشاركة في دورة التراخيص الأولى. تقدمت نحو 52 شركة من 25 دولة[2] مطالبة المشاركة في هذه المرحلة.[3]

لكن لاستكمال النظام القانوني الذي يؤطر استغلال المحروقات البحرية، كان لابد من إصدار مرسومين ضروريين. وبسبب دافع الأزمة السياسية الداخلية التي كانت تتخبط فيها (انتخاب رئيس الجمهورية)، وقعت في تأخر دام أكثر من 4 سنوات، ولم تتمكن الحكومة من الموافق عليهما حتى 4 جانفي 2017، حيث أقرّ مجلس الوزراء المرسوم رقم 42 المتضمن "*تقسيم المياه البحرية الخاضعة للولاية القضائية للدولة اللبنانية الى مناطق على شكل رقع*" والذي يقَسّم المنطقة الاقتصاديّة الخالصة إلى عشر رقع ويحدّد إحداثيّات كلٍّ منها.[4] والمرسوم رقم 43 المتضمن "*دفتر الشروط الخاص بدورات التراخيص في المياه البحرية ونموذج اتفاقية الاستكشاف والإنتاج*" الذي يوضح أُسس الاشتراك في المزايدة وطريقة تقييم العروض المقدّمة ونموذج اتفاقيّة الاستكشاف والإنتاج بين الدولة وائتلاف الشركات.

نتيجة لذلك، أعلن وزير الطاقة والمياه اللبناني عن فتح دورة التراخيص الأولى في 26 جانفي 2017 بعرض الرقع 1، 4، 8، 9، و10 للمزايدة.[5]

وبناء على ما سبق، تعرف لبنان تأخرا كبيرا مقارنة بجيرانها، بحيث انتهت كل من قبرص وفلسطين المحتلة مرحلة الاستكشاف، وهي حاليا في صدد الاستغلال.

---

[1] يمكن الاطلاع على كل الرسائل التي وجهتها قبرص للأمين العام للأمم المتحدة للاحتجاج على تصرفات تركيا في موقع الأمم المتحدة: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/CYP.htm. (آخر احتجاج كان في 19 فيفري 2019).

[2] عرفت هذه المرحلة تهافت الشركات العالمية لشراء معلومات المسح الثنائي والثلاثي الأبعاد.

[3] Nada ABDUL RAHIM, Liban pétrole et gaz, Brussels Invest & Export, Beyrouth, Septembre 2013, p 3.

[4] انظر الملحق رقم (6).

[5] هيئة إدارة قطاع البترول اللبنانية، http://www.lpa.gov.lb/ar/index.php.

أما حالة الدولة الفلسطينية، فعلى إثر الإنجاز المعتبر التي أحرزته باكتشاف "غزة البحري-1 و2"، اغتاظ الكيان الصهيوني الذي قام بعدة حملات قبل 1999 لاستكشاف المحروقات البحرية في المناطق البحرية التي يسيطر عليها، غير أنّها كانت فاشلة. بينما أول عقد استكشاف تبرمه السلطة الفلسطينية كُلِل بالنجاح.

وبناء على ذلك، أصبحت سلطات الاحتلال تتعسف في حق الفلسطينيين وترفض منحهم حقوقهم في ابرام عقود للاستغلال رغم أنّ القانون الدولي يعترف بحق الفلسطينيين للاستفادة من ثرواتهم الطبيعية.[1] ويتجلى هذا الرفض في المخاوف الصهيونية من عودة مداخيل الغاز لحركات المقاومة (حماس).[2]

ومن الجدير بالذكر أنّه كانت هناك محاولات للوصول إلى اتفاق بين الفلسطينيين وسلطات الاحتلال، حيث إنّ هذه الأخيرة وضعت شروطها المتمثلة في: أولا، على السلطة الفلسطينية الالتزام بعدم استخدام عائدات الغاز لتمويل الإرهاب. ثانيا: ضرورة نقل الغاز الفلسطيني عن طريق خط أنابيب عسقلان. وأخيرا، يجب أن تكون دولة الاحتلال الزبون الرئيس لهذا الغاز والاستفادة من أسعار تفضيلية. لكن فلسطين رفضت ذلك، مما أدى إلى فشل المفاوضات.[3]

وحاليا، يبدو أنّ حكومة التوافق تجري مفاوضات مع شركة "شل" من أجل الشروع في تطوير هذين الحقلين، ويُتوقع انطلاق مرحلة الاستغلال في 2020.

هذا فيما يخص حقل "غزة البحري". أمّا حقل " نوا" التي يقبع تحت سيطرت الكيان الصهيوني، فيظهر من خلال التدقيق في خريطة مواقع الغاز البحري الفلسطينية[4] أنه يتقاطع مع حدود غزة البحرية. لذلك من المفروض أنّه ملكية مشتركة، يجب أن يستفيد منه الطرفان. لكن سلطات الاحتلال تمر قُدُمًا في الانتفاع به من دون مزاحمة.

كما أنّ البئر "ماري-ب" من الممكن امتداده إلى تخوم غزة، ومع ذلك، ليس هناك سبيل للتحقق من ذلك بسبب التعتيم الذي يلف الموضوع.

---

[1] هناك عدة توصيات صادرة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة تكرس هذا الحق مثل: التوصية رقم 3175 الصادرة في 17 ديسمبر 1973 التي تنص على السيادة الدائمة على الموارد القومية في الأقاليم العربية المحتلة. التوصية رقم 1803 الصادرة في 18 ديسمبر 1962 والتي تنص السيادة الدائمة على الموارد الطبيعية.

[2] بعد فوز اربيل شارون في انتخابات 2001 طعن في سيادة فلسطين على حقول الغاز البحرية أمام المحكمة العليا لسلطة الاحتلال. وصرّح بأن "دولته لن تشتري الغاز من فلسطين" مما يشير إلى أنّ احتياطيات الغاز البحري في غزة تابعة للكيان الصهيوني. كما رفض هذا الأخير اتفاقا مبدئيا في 2003، من شأنه أن يسمح للشركة البريطانية "برتيش غاز" بتزويد سلطات الاحتلال بالغاز الطبيعي المتأتي من الآبار المتواجدة في سواحل غزة.

[3] Hervé AMIOT, opcit, § 29.

[4] انظر الملحق رقم (7).

الفرع الثاني: المحروقات البحرية في دول شمال البحر الأبيض المتوسط

يطل على شمال البحر المتوسط كل من: تركيا، اليونان، ألبانيا، الجبل الأسود، كرواتيا، إيطاليا، فرنسا واسبانيا. وتبقي ثلاث دول ليس لديها أي أنشطة نفطية بحرية تذكر. البوسنة والهرسك بسبب ضيق ساحلها الحبيس بين المياه الكرواتية. سلوفينيا التي تعاني من نفس العلة، بحيث مياهها ضيقة وحبيسة بين السواحل الكرواتية والإيطالية. موناكو بسبب ضيق طول الساحل (يقل عن 4 كلم) ووقوعها بالقرب من العديد من المحميات البحرية والتوجس من تلوث سواحلها مما يفضي إلى تضرر قطاع السياحة. وتعرف هذه الدول كذلك تفاوت في الاستكشاف والاستغلال (**أولا**)، وبعضها يجابه صعوبات في الاستغلال (**ثانيا**).

أولا- من حيث التفاوت في الاستغلال:

تعتبر إيطاليا الدولة السباقة في استكشاف المحروقات البحرية من بين جميع دول البحر المتوسط، بحيث ترجع الأنشطة النفطية البحرية في بحرها الإقليمي وجرفها القاري إلى خمسينيات القرن الماضي عندما تم حفر الآبار الغازية الأولى قبالة سواحل صقلية وتم اكتشاف أول كميات من الغاز في البحر الأدرياتيكي الشمالي.[1]

تبعا لذلك، وضعت الإطار التشريعي لأنشطة الاستكشاف والاستغلال البحرية مع القانون رقم 613 في عام 1967 الذي حدد 5 مناطق بحرية، يتم تطويرها من طرف المشغلين بعد الحصول على التراخيص اللازمة.[2] وفي السنوات التالية، تم فتح مناطق أخرى للتنقيب البحري.[3]

أفضت حملات التنقيب إلى استكشاف العديد من الآبار الكبيرة نسبيا والتي لازالت تستغل لحد الآن. منها: حقل باربارا (Barbara) وحقل لونا (Luna) وبورتو كورسيني ماري (Porto Corsini Marie) المكتشفين في 1971. وحقل إنجيلا إنجلينا (Angela–Angelina gas field) وحقل سيرفيا (Cervia field) المكتشفان في 1972. وحاليا قطعت أشواطا في سبيل تحقيق اكتشافات جديدة.

[1] Andrea PRONTERA, offshore hydrocarbons politics and policy in the adriatic and ionian region, in, Andrea CALIGIURI, offshore oil and gas exploration and exploitation in the adriatic and ionian seas, editoriale scientifica, Italy, 2015, p 11.
[2] Ibid, pp 11-12.
[3] انظر الملحق رقم (8).

وتجدر الإشارة إلى أنّ إيطاليا هي البلد الذي لديه أكبر عدد من المنشآت البحرية في البحر الأبيض المتوسط. ومنصبة في البحر الأدرياتيكي والبحر الأيوني وقناة صقلية.[1]

تلى إيطاليا في المرتبة "اليونان" والتي شرعت في أنشطة التنقيب عن النفط والغاز منذ الستينيات، وتم اكتشاف الكميات الأولى في المنطقة البحرية لجزيرة ثاسوس (Thasos). ومنذ ذلك الحين أجرت بحوث عدّة، غير أنّ الأعمال المنفذة لم تحقق النتائج المرجوة.[2]

ابتداءً من 2007، باتت الحكومة اليونانية تتحرك من أجل إعادة بعث استغلال المكامن البحرية. فشكلت وزارة الطاقة اليونانية، في ديسمبر 2010، فريقا من الخبراء لدراسة آفاق النفط والغاز في مياهها. كما قامت بزيادة استثماراتها بعد أول اكتشاف صغير للنفط في عام 2009. واجريت دراسات جيولوجية أكثر أهمية ودقة. فكشفت التقديرات الأولية أنّ كمية النفط قبالة الساحل اليوناني يتجاوز 22 مليار برميل في غرب البحر الأيوني، ونحو 4 مليار برميل في شمال شرق بحر إيجه. أمّا الأجزاء الجنوبية من بحر إيجة وبحر كريت (mer de Crète) فلم يتم استكشافها بعد ومن غير المستبعد أن تكون الأرقام أكبر بكثير.[3]

بناءً على النتائج المتوصّل إليها، عدّلت الحكومة اليونانية الإطار التشريعي لمنح حقوق التنقيب والاستغلال في عام 2011 لجذب الشركات العالمية. وأعلنت في نفس السنة عن المناقصة الدولية الثانية لمنح التراخيص, وعرضت عشرين (20) قطعة بحرية،[4] إحدى عشرة (11) في البحر الأيوني وتسع (9) في المنطقة البحرية جنوب جزيرة كريت.[5] وفي انتظار ما ستسفر عنه الأنشطة القادمة، فإن اليونان حاليا لا تملك أي مشروع هام يذكر للاستغلال.

أما غريم أثينا التاريخي (تركيا)، فتعود محاولته الأولى لاستكشاف النفط والغاز البحري إلى سنة 1970، أين منحت تراخيص للتنقيب في بحر إيجة. وكان يُفترض وجود النفط والغاز في منطقة تقع بالقرب من الساحل التركي.[6]

---

[1] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/20, opcit, p 18.
[2] Andrea PRONTERA, opcit, p 14.
[3] F. William ENGDAHL, Tensions croissantes pour l'énergie en Mer Égée, http://www.voltairenet.org/article174007.html, 22/06/2012, § 5-6
[4] انظر الملحق رقم (9).
[5] Andrea PRONTERA, opcit, pp 14-15.
[6] Jérémy DRISCH, Exploration pétrolière turque en mer Egée : nouvelles contestations grecques, sentinelle droit international, Bulletin N° 340, 24/03/2012, § 5.

تتابعت حملات الاستكشاف بين الفينة والأخرى منذ السبعينات إلى الوقت الحاضر، لكن النتائج كانت سلبية. وبالتالي وضع أنقرة يشبه وضع اليونان كونها لا تزال في مرحلة التنقيب والبحث التي لم تسفر بعد عن أي اكتشافٍ يذكر.

فيما يخص فرنسا، فإنها تملك ثاني أكبر منطقة اقتصادية في العالم بعد الولايات المتحدة. وقد قامت بالعديد من حملات الاستكشاف خاصة في أقاليمها وراء البحار وفي سواحلها المطلة على المحيط الأطلسي. أمّا فيما يخص الاستكشاف في البحر المتوسط، فنشاطها منعدم نظرا لخاصية المنطقة.

لقد نُفذت بعض الأبحاث في التسعينيات بقرب من اسبانيا في منطقة مصب نهر إيبرو (Èbre).[1] ويبقي الترخيص الوحيد الذي منحته باريس في المنطقة والموسوم "Rhône Marine"[2] أسال الكثير من الحبر وأثار غضب جمعيات حماية البيئة.

بالنسبة لإسبانيا، فهي الأخرى تجري عمليات التنقيب على عدة جبهات. فمن جهة، منحت تراخيص للتنقيب البحري في أقاليمها وراء البحار قبالة جزر الكناري.[3] ومن جهة أخرى، منحت تراخيص للتنقيب في سواحلها المطلة على المحيط الأطلسي (خليج بسكاي). ومن جهة ثالثة، منحت نفس التراخيص في البحر الأبيض المتوسط (على سبيل المثال، في قادش [Cadiz]، تاراغونا [Tarragone] وغرناطة).[4]

تم اكتشاف معظم الحقول البحرية في السبعينيات. وخلال الفترة ما بين 1980 و1990 اكتُشِفت حقول صغيرة في البحر الأبيض المتوسط. أمّا في الوقت الراهن، فتستمر مدريد في إنتاج كميات قليلة من النفط من الحقول البحرية، ولا سيما في منطقة دلتا ايبرو (delta de l'Ebre).[5] كما يوجد أنشطة استكشاف بحرية قبالة سواحل "مالقة" وسواحل كتالونية مع الحدود البحرية الفرنسية.[6]

---

[1] Claire DUPONT and Co, Safety of offshore exploration and exploitation activities in the Mediterranean : creating synergies between the forthcoming EU Regulation and the Protocol to the Barcelona Convention, milieu law and policy consulting, Brussels, May 2013, p 20.

[2] انظر الملحق رقم (10).

[3] معظم الحقول الواعدة تقع قبالة سواحل جزر الكناري. غير أنّ هذه الأخيرة ترفض كل تنقيب قرب سواحلها بسبب مخاطر التلوث وما قد ترتبه من أضرار على السياحة التي تعتبر المحرك الأول لاقتصادها.

[4] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/20, opcit, p 26.

[5] Katherine SALES, Shailendra MUDGAL, Valerie FOGLEMAN, civil liability, security financial and compensation claims for offshore oil and gas activities in European Economic Area, BIO by Deloitte, United Kingdom, August 2014, p 449.

[6] انظر الملحق رقم (11).

أما في إطار البحر الأدرياتيكي، استُهلّت مشاريع التنقيب الأولى عن المحروقات قبالة سواحل كرواتيا في عام 1968.[1] وبعد ذلك بخمس سنوات، تم اكتشاف أول حقل غاز "ايفانا" (Ivana). وإلى غاية سنوات الثمانينيات، تم إجراء 135 حفر استكشافي.[2]

منذ ذلك الحين، توقفت تقريبا كل عمليات الاستكشاف إلى غاية 2009، حيث رسمت أول محاولة من جانب الحكومة الكرواتية لاستئناف إنتاج النفط والغاز بإصدار وثيقة سياسة تحت عنوان "استراتيجية الطاقة في جمهورية كرواتيا". وانطلقت بشكل حاسم في وضع استراتيجية لتحسين أنشطة الاستكشاف والاستغلال.[3]

فمن بين التدابير التي اتخذتها، سنّت قانونا جديدا في جويلية 2013 من أجل تحفيز الاستثمار النفطي. وفي أفريل 2014، أطلقت الجولة الدولية الأولى لمنح تراخيص استكشاف وإنتاج النفط والغاز وحددت تسعا وعشرين (29) قطعة بحرية في البحر الأدرياتيكي[4] (ثماني (8) كتل في الشمال وواحدا وعشرين (21) في جنوب البحر الأدرياتيكي).[5] ومنحت بعد انتهاء مهلة المناقصة 10 تراخيص لشركات مختلفة.[6]

حاليا تملك كرواتيا 3 آبار بحرية في حالة استغلال قبالة سواحلها: حقل ماريكا (Marica) وحقل إيزابيلا (Izabela) وحقل آخر في شمال البحر الأدرياتيكي.[7] كما أنّها في صدد التحضير لإطلاق الجولة الدولية الثانية لمنح تراخيص الاستكشاف للمناطق المتبقية.

الدول الثانية المعنية بالتنقيب في البحر الأدرياتيكي "ألبانيا"، التي أجرت أول مناقصة دولية في سنة 1990-1991 بعدما قسّمت بحرها الإقليمي وجرفها القاري إلى خمس مناطق[8] كانت غير مستكشفة حتى ذلك الحين.[9] ونتيجة لذلك، تم اكتشاف أول بئر غازي بحري في 1994. وحاليا تواصل ألبانيا

---

[1] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/20, opcit, p 8.

[2] Richard WRIGLEY, Anna MARSZALEK, Karyna RODRIGUEZ, and Neil HODGSON, Offshore Croatia – Hunting 'Big Oil' in the centre of Europe, first break, vol 32, May 2014, p 61.

[3] Andrea PRONTERA, opcit, p 15.

[4] انظر الملحق رقم (12).

[5] Andrea PRONTERA, opcit, p 15.

[6] أعلنت شركة ENI الإيطالية في بيان لها صادر بتاريخ 2015/01/05 حصولها على ترخيص لاستكشاف البلوك رقم 9. كما منحت تراخيص لشركة Marathon Oil لاستكشاف 7 مناطق (8-10-11-22-23-27-28). وأيضا منحت للشركة الكرواتية INA ترخيص لاستكشاف المنطقة 25-26.

[7] Claire DUPONT and Co, opcit, p 20.

[8] انظر الملحق رقم (13).

[9] Andrea PRONTERA, opcit, p 16.

جهودها الحثيثة للاستفادة من موارد جرفها القاري وذلك عن طريق إقرار العديد من المزايا لجلب استثمارات الشركات العالمية، خاصة وأنّ احتياطاتها تقدر بحولي 400 مليون طن نفط.[1]

وأخيرا، حكومة الجبل الأسود عازمة منذ عدة سنوات على بدء التنقيب قبالة سواحلها، لا سيما وأنّ المعلومات تشير إلى وجود حقول نفطية كبيرة أمام شبه جزيرة بريفلاكا (Prevlaka) وخليج كوتور (Kotor)، تقدر ب 7 مليار برميل.[2] بالإضافة إلى أنّ البحر الأدرياتيكي أثبت أنّه منطقة بترولية وغازية يحتوي على حقول كبيرة تستغلها حاليا الدول المجاورة مثل كرواتيا وإيطاليا.

بعد استقلالها في عام 2006، باشرت حكومة الجبل الأسود إصلاح قطاع الطاقة ومواءمة قوانينها وفقا لسياسة الطاقة للاتحاد الأوروبي. وفي عام 2011، وضعت استراتيجية شاملة للطاقة التي تنص صراحة على أنّ سياسة الطاقة الحكومية ينبغي أن تقوم على استغلال موارد الهيدروكربونية المحلية وعلى تحسين أمن الامدادات في قطاع الغاز.[3]

في 2013 حددت بودغوريتسا ثلاثة عشر (13) بلوكا بحريا في البحر الأدرياتيكي،[4] وأطلقت مناقصة دولية لمنح امتيازات للتنقيب واستغلال هذه المجالات، إلا أنّها لم تسفر على أي اكتشاف. وبرغم هذا الإخفاق إلا أنها عازمة عن مواصلة التنقيب.[5]

ثانيا– من حيث الصعوبات في الاستغلال:

قد تمت الإشارة إلى أنّ قبرص في نزاع دائم مع تركيا بسبب التراخيص التي تمنحها هذه الأخيرة في مناطق تابعة لشمال قبرص أو في مناطق تتداخل فيها الكتل القبرصية والتركية الأمر الذي يؤثر على تنقيب الدولتين في المنطقة.[6] ومن الاحتجاجات التي المسجلة في هذا السياق: الاحتجاج الذي قدمته نيقوسيا بعد منح أنقرة للشركة التركية للنفط في أفريل 2012 رخصة التنقيب عن المواد الهيدروكربونية في شرق البحر الأبيض المتوسط.، والذي رأت قبرص أن بعض المناطق تقع ضمن منطقتها الاقتصادية الخالصة.[7]

---

[1] Jean-Arnault DÉRENS, Laurent GESLIN, Simon RICO, De Venise à Corfou, la Mer Adriatique sous la menace de nouveaux forages pétroliers, http://www.bastamag.net/Gaz-et-petrole-dans-l-Adriatique, 01/06/2015, § 7.

[2] Jean-Arnault DÉRENS,opcit, § 5.

[3] Andrea PRONTERA, opcit, p 16.

[4] انظر الملحق رقم (14).

[5] Andrea PRONTERA, opcit, p 17.

[6] انظر الملحق رقم (15).

[7] الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 15 جوان 2012 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لقبرص لدى الأمم المتحدة، الدورة السادسة والستون (66)، A/66/851، 19 جوان 2012، ص 2.

ونفس الشيء حدث في سبتمبر 2013 حين أجرت تركيا عمليات للمسوح الزلزالية قبالة سواحلها التي اعترضت عليها قبرص لنفس المبرر.[1] غير أن بعض المختصين، يرون أنّ هذه المنطقة صغيرة نسبيا، وربما لا تحتوي على الكثير من الغاز.[2]

وكذلك تظهر أحيانا بعض التشنجات بين تركيا واليونان لنفس الدافع، أي بسبب تراخيص التنقيب والاستغلال في مناطق تتداخل مع الجرف القاري اليوناني.[3] وتعتبر العلة الرئيسية لمثل هذه المناوشات، عدم تحديد الحدود البحرية بين الدول المتقابلة والمتجاورة، والتي ستعالج في موضع آخر من هذا البحث.

تمت أيضا الإشارة إلى ترخيص "Rhône Marine" الذي منحته باريس وأثار غضب جمعيات حماية البيئة. تعود وقائعه إلى أكتوبر 2002، حيث استفادت الشركة البريطانية "TGS–Nopec" من هذا الترخيص للبحث عن النفط والغاز في مساحة 25،000 كلم² تقع على بعد 50 كلم من مرسيليا. وفي عام 2006، تم تمديد الرخصة حتى نهاية عام 2010، ثم تنازلت عنه إلى الشركة الإسكتلندية " ميلروز" (Melrose).[4]

بعد الاكتشافات الضخمة في شرق البحر المتوسط، طلبت الشركة الإسكتلندية في نوفمبر 2011 تمديد الترخيص لإجراء بحوث جديدة، لا سيما وأنّ "خليج ليون" يملك نفس المقومات الجيولوجيا لسواحل فلسطين المحتلة التي اكتشف فيها بئر تامار وليفياثان.

نطاق الترخيص معقد للغاية لأنه محاط بأكثر من 20 منقطة بحرية محمية. وتقع محمية بيلاغوس (Pélagos) عن بعد 40 كلم. فأصبحت الجمعيات البيئية الفرنسية والإيطالية تشدد اللهجة تجاه الحكومة الفرنسية، خصوصا أنّ العلماء يرون أنّ تقنيات الحفر العميقة لا تزال غير متحكم فيها بطريقة جيدة، وأنّ منطقة المسح معروفة بنشاطها الزلزالي العالي.[5]

---

[1] الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 29 أكتوبر 2013 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لقبرص لدى الأمم المتحدة، الدورة الثامنة والستون (68)، A/68/555، 29 أكتوبر 2013، ص 1.

[2] Roby NATHANSON, Ro’ee Levy, opcit, p 25.

[3] قدّمت اليونان إلى الأمين العام للأمم المتحدة مذكرة بتاريخ 20 فيفري 2013 توضّح فيها بأن التراخيص الممنوحة من طرف مجلس الوزراء التركي في مناطق شرق البحر الأبيض المتوسط على الجرف القاري اليوناني تتعارض مع القانون الدولي، وبالتالي فهي لاغية وباطلة. ومن جهة أخرى، تركيا لم تتوان في الرد على هذه المذكرة عن طريق رسالة مؤرخة في 12 مارس 2013 تندد بالحجج التي قدمتها اليونان. انظر:

-Grèce, Note verbale datée du 20 février 2013 adressée au Secrétaire général par la Mission permanente de la Grèce auprès de l’Organisation des Nations Unies, the law of the sea bulletins, Bulletin n° 81, 2013, p 24.

[4] IFM, Comité de Toulon Provence, L’exploitation offshore en Méditerranée, fiche documentaire IFM n° 3/12, France, 5 mars 2012, p 5.

[5] Ibid, p 5.

تحت ضغط جمعيات حماية البيئة والنشطين البيئيين حاولت الحكومة الفرنسية عدم الرد على طلب التمديد. لكن طبقا لقانون المناجم الفرنسي يعتبر السكوت موافقة ضمنية. ثم في مرحلية ثانية حذفت الترخيص من قائمة التراخيص السارية المفعول على الموقع الإلكتروني لمكتب استكشاف واستغلال الهيدروكربونات (BEPH). بحجة أنّه مُنح بطريقة غير قانونية، لأنّه ضمن منطقة حماية البيئة (ZPE). ثم قطع الرئيس الفرنسي الشك باليقين حين ألغى الترخيص في أفريل 2012.

بطبيعة الحال، رفضت الشركة الإسكتلندية "Melrose" هذه الحجج، ورفعت دعوى قضائية أمام المحكمة الإدارية المختصة موضوعيا. فقضت لصالح الشركة الإسكتلندية.[1] حاولت وزارة البيئة والطاقة الطعن في القرار أمام مجلس الدولة، لكن هذا الأخير أصدر حكمه في 19 ديسمبر 2014 مؤيدا للحكم الصادر عن المحكمة الإدارية.[2]

في أفريل 2016 أعلنت وزيرة الصحة "سيجولين رويال" وقف منح تصاريح النقيب على النفط في منطقة البحر الأبيض المتوسط بالنظر الى "العواقب الوخيمة" التي قد تحدث في حالة حادث.[3] ويبقى مصير الرخصة مجهولا بسبب السرية الملفوفة حولها.

إيطاليا من جهتها، واصلت استكشاف واستغلال جرفها القاري إلى غاية وقوع حادثة ديب واتر هورايزون في خليج المكسيك. فردًّا على مخاوف وقوع طامّة مماثلة، سنّت الحكومة المرسوم التشريعي 2010/128، المؤرخ في 26 جوان 2010، الذي فرض حظرا على التنقيب واستغلال النفط والغاز في المحميات البحرية، وكذلك خارجها (أي لا يجوز الاستكشاف في منطقة تقل عن اثني عشر (12) ميلا بحريا من المناطق المحمية). ثم أصدرت المرسوم التشريعي 2012/83 الذي مدد الحظر إلى كامل البحر الإقليمي (12 ميلا بحريا)، بمعنى لا يُسمح بإجراء استكشافات في المستقبل إلا في المنطقة الاقتصادية الخالصة. باستثناء العمليات التي بدأت قبل 2010، فيمكن أن تواصل بشرط إجراء تقييم للأثر البيئي.[4]

أمام هذا الوضع الجديد، وأيضا ردا على كرواتيا التي بدأت في منح التراخيص للشركات الأجنبية للتنقيب قبالة سواحلها، أعدّت ايطاليا "الاستراتيجية الوطنية للطاقة" في عام 2013، حيث قررت اتخاذ

---

[1] حكم صادر بتاريخ 20 فيفري 2014.

[2] Martine VALO, Ségolène Royal ne veut plus de recherches d'hydrocarbures en Méditerranée, http://www.lemonde.fr/pollution/article/2016/04/09/segolene-royal-ne-veut-plus-de-recherches-d-hydrocarbures-en-mediterranee_4899218_1652666.html, 09/04/2016, § 2.

[3] Martine VALO, opcit, § 1.

[4] Katherine SALES, Shailendra MUDGAL, Valerie FOGLEMAN, opcit, p 350.

كافة الإجراءات اللازمة لتحسين إنتاج النفط والغاز البري والبحري من أجل تعزيز أمنها الطاقوي والحد من اعتمادها على الدول الأجنبية وتعزيز النمو الاقتصادي.[1]

أهم التدابير المعتمدة من أجل بلوغ هذا المسعى ومحاولة منها لتعويض الحظر الذي فرضته على نفسها، هو إعادة النظر في قانون المحروقات، لأنّ القانون الإيطالي للمحروقات يحدد مدة الاستغلال البحري ب 30 سنة قابلة للتجديد مرتين (الأولى ب 10 سنوات والثانية ب 5سنوات). بمعنى بعد 45 سنة من الاستغلال، تصبح الشركات المستغلة للحقل النفطي أو الغازي مضطرة لتوقيف عن الإنتاج حتى ولو لم يستنفد البئر. لتصحيح هذا الوضع قررت الحكومة الإيطالية تعديله لحذف هذا القيد الزمني، وعندئذ تستطيع الشركات استغلال المكامن حتى استنفادها كلياً.[2]

نظرا للمخاطر البيئية، قررت تسعة (9) مجالس إقليمية أن يكون هذا التعديل محل استفتاء شعبي مادام الدستور الإيطالي يسمح للمجالس المحلية أن تقترح استفتاءات في مسائل معينة بعد موافقة المحكمة الدستورية.[3]

فكان الاستفتاء يدور حول ما إذا كان يسمح باستغلال كل الحقول الواقعة في البحر الإقليمي (12 ميلا) حتى يستنفد مخزونها –والبالغ عددها 92 من أصل 135– كما هو مقرر في القانون الجديد، أو إذا كان الاستغلال يقتصر على مدة زمنية محددة.[4]

أجري الاستفتاء في 17 فريل 2016 وجاءت النتائج لصالح المعارضين لتعديل الحكومة بحيث صوت ب "نعم" 85% من الإيطاليين (13 مليون شخص). غير أنّ الاستفتاء ألغي نتيجة عدم حصوله على نسبة 50% من المشاركة المشترطة، بحيث شارك 32% فقط من الناخبين الإيطاليين. وبالتالي كان الفوز حليف أصحاب المدة الزمنية غير المحدودة.

كذلك ثمة ألبانيا التي لها رغبة في استكشاف الجزء الجنوبي من البحر الأدرياتيكي، إلا أنها تصدم بمشكلة استمرار النزاع الحدودي مع أثينا لتحديد مياههما الإقليمية.

---

[1] Andrea PRONTERA, opcit, p 13.
[2] Philippe RIDET, Référendum en Italie sur les forages offshores, http://www.lemonde.fr/planete/article/2016/04/15/referendum-en-italie-sur-les-forages-offshore_4902825_3244.html, 15/04/2016, § 2.
[3] Philippe RIDET, opcit, § 3.
[4] ibid, § 1.

الفرع الثالث: المحروقات البحرية في دول جنوب البحر الأبيض المتوسط

يشترك في الجزء الجنوبي من البحر الأبيض المتوسط كل من: مصر، ليبيا، تونس، مالطا، الجزائر، وأخيرا المغرب. وفيما يلي نتطرق إلى درجة تفاوت الاستغلال بين هذه الدول **(أولا)**، والمعوقات التي تعتريها عند الاستغلال **(ثانيا)**.

أولا- من حيث التفاوت في الاستغلال:

باستثناء الجزائر، كل دول جنوب البحر المتوسط استهلّت التنقيب والاستكشاف قبالة سواحلها في سنوات الستين. فهذه جمهورية مصر العربية التي حقّقت أول اكتشاف لحقل غازي بحري في عام 1969 الموسوم بحقل "أبي قير"، وتلته بعض الاكتشافات المتواضعة في دلتا النيل. وما يميز هذه الاكتشافات أنّها تمت في أعماق ضحلة. ولكن ابتداء من أواخر سنوات التسعينيات القرن الماضي، توجّهت إلى عمليات الحفر في المياه العميقة حيث فتحت أفقا جديدة في شرق البحر المتوسط.[1]

ففي إطار الحفر العميق، منحت القاهرة أكبر امتياز تنقيب بحري "نيميد" (41,500 كلم²) في سنة 1999 لشركة "رويال دتش شال" (Royal Dutch Shell) في شمال شرق البحر المتوسط.[2] وقد تواصلت عملية الاستكشاف حتى 2004 حيث أعلنت هذه الأخيرة اكتشاف احتياط معتبر من الغاز في بئرين وأنّها ستنتقل للمرحلة الثانية، القصد منها تحويل البئرين إلى حقول منتجة. لكن توقفت العملية في 2007 لأسباب تقنية تتعلق بالعمق الكبير. ثم انسحبت شركة "شل" في 2011 لأسباب لفها الكثير من علامات الاستفهام.[3]

بعد صدور تقرير هيئة المسح الجيولوجي الامريكية في مارس 2010، نشرت نفس الهيئة في ماي من نفس السنة تقريرا آخر حول المناطق البحرية المصرية في البحر الأبيض المتوسط، وقدّر التقرير أنّ حوض دلتا النيل يتضمن في حد ذاته، 6320 مليار م^3 من احتياطيات الغاز الطبيعي غير المكتشف القابل للاستخراج و7.6 مليار برميل من النفط. وهذا أعلى بكثير من الاحتياطيات الحالية من النفط والغاز المؤكدة في مصر.[4]

---

[1] Sohbet KARBUZ, Les ressources de gaz naturel en Méditerranée orientale : défis et opportunités, Annuaire IEMed de la Méditerranée, Med.2012, Barcelone, p 236.

[2] تنبسط المساحة المشمولة بالامتياز من شمال الدلتا حتى السفح الجنوبي لجبل "إراتوستين" (Eratosthenes). تعود سيادة مصر على هذا الجبل منذ أكثر من 200 سنة قبل الميلاد.

[3] نائل الشافعي، دراسة تكشف سرقة الكيان الصهيوني لثرواتنا البترولية الموجودة بمياه البحر المتوسط، http://www.elshaab.org/news/26036/%، 2012/06/05، § 34.

[4] Sohbet Karbuz, opcit, p 236.

حفّز هذا التقرير جهود الشركات العاملة في منطقة "دمياط" في دلتا النيل. بحيث أعلنت شركة "بريتش بتروليوم" في 10 سبتمبر 2013 عن اكتشاف حقل جديد من البترول في هذه المنطقة، أطلق عليه اسم "سلامات –1"[1] في عمق يناهز 650 متر. كما أعلنت شركة "بي بي" عن اكتشاف آخر في مارس 2015، في نفس المنطقة تحت اسم "أتول–1" ويقدّر احتياطه المحتمل بما يزيد عن 1.5 تريليون قدم مكعب من الغاز.

بينما كان الكل يعتقد أنّ حقلي ليفياثان الفلسطيني وأفروديت القبرصي هما أضخم بئر في شرق البحر المتوسط، فاجأت الشركة الايطالية "إيني" دول البحر المتوسط في 30 أوت 2015 باكتشافها أكبر حقل بحري على الاطلاق للغاز الطبيعي في عمق 1450 متر وأطلق عليه اسم "زهر". وقد تم تقدير مخزونه ب 850 مليار متر مكعب (ضعف حقل ليفياثان)، ومن شأنه بعد تطويره أن يلبي حاجيات مصر لعدة عقود.[2] ومن المنتظر أن يباشر الإنتاج جزئيا في 2017 والإنتاج بطاقته الكاملة في 2019.[3] وبالتالي أضحت مصر تملك أكبر احتياط في البحر المتوسط ويعتبر حقل "زهر" أهم اكتشاف في سنة 2015.

بالنسبة لليبيا، فإن جرفها القاري كان وما فَتِئَ مصدرا للمحروقات البحرية. فقد عرف حملات استكشاف بين سنتي 1968 و1976 خاصة في الجهة الغربية للبلاد، بحيث حُفِر 15 بئرا، ثبت انتاجية عدد منها.[4]

كما يملك الساحل الليبي أحواضا واعدة،[5] على غرار حوض "بلجن" (Pelagian Basin) الذي يقع في الشمال الغربي من طرابلس والمشترك بين ليبيا وتونس، قدّرت احتياطات النفط فيه ب 2.300 مليون برميل و17.2 مليار قدم مكعب من الغاز. والإنتاج في هذه المنطقة يأتي أساسا من حقل "البوري" (El–Bouri). هذا الأخير تم اكتشافه في 1976 وطفق يُستغل منذ 1998. يقُّدر محتواه بما يقارب 70 مليار م^3 من الغاز و4.5 مليار برميل من النفط.[6]

---

1 هبة مصطفى، اكتشاف بئر "سلامات" بشرى سارة لمصر، -http://alwafd.org/%D8%B5%D8%AD%D9%81، 2013/09/10، § 1.

2 Maïté de BONCOURT, Risques politiques et géopolitiques : la gouvernance du gaz en Israël, IFRI, paris, Décembre 2015, p 36.

3 انظر الملحق رقم (16).

4 الأزهر السمعلي، ملف الجرف القاري بين تونس وليبيا: أين تذهب مداخيل نفط تونس؟، http://www.turess.com/attounissia/94648، 2013/07/03, § 8.

5 انظر الملحق رقم (17).

6 International business publications, Libya oil gas sector exploration laws and regulations handbook volume 1 strategic information and regulations, international business publications, Washington D.C, U.S.A, 2013, p 130.

بالإضافة إلى حقل "بحر السلام البحري" المكتشف في 1977 في عمق 190 متر وبدأ الإنتاج به في 2005.

مع العلم أنّ الأبحاث البحرية في حوض "بلجن" أدت في فترة من الزمن إلى توتر في العلاقات مع الجارة التونسية، التي كانت ترى بأنّ المسح السيزمي يجري في جزء من جرفها القاري. وقد انتهى النزاع بعرض مسألة تحديد الجرف القاري بين الطرفين على محكمة العدل الدولية وصدور منطوق حكمها بتاريخ 24 فيفري 1982.

تمخض عن هذا الحكم، اتفاق آخر تونسي–ليبي (اتفاق بنغازي) ذلّل العقبات لاستغلال هذا الجرف بإنشاء شركة للنفط مناصفة بين المؤسسة التونسية للأنشطة البترولية والمؤسسة الوطنية للنفط الليبية. ويتم حاليا استكشاف وإنتاج النفط والغاز فيها بواسطة هذه الشركة.[1]

بجانب حوض "بلجن", هناك حوض "سيرت البحري" الذي لا يقل أهمية. فاستنادا لهيئة المسح الجيولوجية الأمريكية في دراسة لها صادرة في سبتمبر 2011،[2] وأعيد تأكيد نفس الأرقام في فيفري 2013،[3] قدّرت كميات النفط غير المكتشفة في حوض "سيرت" البحري ب 2.267 مليون برميل نفط والغاز ب 22.637 مليار قدم مكعب. لكنه يبقي غير مستكشف بطريقة جيدة.

أمّا في الوقت الحاضر، فتتواصل الاكتشافات. آخرها، إعلان مجموعة "ايني" الايطالية عن اكتشاف بئر غازي في مارس 2015 على عمق 150 متر، في حوض "بلجن". وفي شهر ماي من نفس السنة أعلنت نفس الشركة اكتشاف حقل غاز قبالة سواحل صبراتة بالقرب من حقل البوري، في عمق يناهز 405 متر.[4] وأيضا تحقيق اكتشاف أخير في أفريل 2017 بالقرب من حقل بحر السلام.

تونس هي الأخرى تملك بعض الحقول الغازية الهامة، بحيث يعتبر خليج قابس من أهم المناطق البحرية التونسية الذي يحتوي على احتياطات كبيرة. ويرجع أول ترخيص أصدرته السلطات التونسية إلى سنة 1964.[5]

---

[1] الأزهر السمعلي، مرجع سابق، § 3.

[2] USGS, Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of Libya and Tunisia, September 2011, p 2.

[3] USGS, Assessment of Undiscovered Conventional Oil and Gas Resources of North Africa, February 2013, p 3.

[4] Carole CARPENTIER, découverte d'un gisement gazier au large de la Libye, http://www.le-gaz.fr/afrique/09062015,decouverte-d-un-gisement-gazier-au-large-de-la-libye,139.html, 09/06/2015, § 4-5.

[5] Hédi HERICHI, Le régime juridique des activités de recherche et de production des hydrocarbures offshore en Tunisie, projet sur la politique maritime intégrée en Méditerranée (IMP-MED), Activités Régionales : 7ème Atelier Technique Régional et 2ème Visite d’étude, Tunis, 24-28 Mars 2014, p 4.

أدت أعمال التنقيب إلى اكتشاف حقول كبيرة، خصوصا من طرف الشركة البريطانية "بي جي" التي تحتل مكانة أكبر منتج للغاز في تونس. ومن بين الاكتشافات الهامة، حقل "ميسكار" المكتشف في 1975 وشرع في الإنتاج سنة 2005. وحسب الشركة البريطانية، فإنّه يحتوي على حوالي 1,5 تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي.[1] وكذلك بئر "صدربعل"" المكتشف في 1975 وشرع في الإنتاج في 2009 ويقدّر حجم الغاز القابل للاستخراج ب 260 مليار قدم مكعب و25 مليون برميل من المكثفات. أضف إلى ذلك، بعض المكامن الصغيرة الحجم.

عموما يظل الإنتاج متواضعا، لكن نشاط الاستكشاف لا يزال نشطا في العديد من القطع.[2]

أما جزيرة مالطا، فرغم تقاسمها نفس الجرف القاري التونسي والليبي إلا أن كل حملات الاستكشاف المنفذة منذ سنوات الستين في المنطقة أدت لاكتشاف آبار إمّا جافة أو تفتقر إلى القدرة على الإنتاج التجاري.

منذ عام 2010، قامت بتقسيم مساحاتها البحرية إلى سبع مناطق استكشاف وتقسيم المنطقة 3 والمنطقة 4 إلى ثماني (8) وسبع (7) كتل على التوالي.[3] ودخلت الحكومة المالطية في عدة اتفاقيات للتنقيب عن المحروقات في جرفها القاري، كون أنّ العثور على النفط والغاز في الطبقات الجيولوجية للجرف القاري الإيطالي والليبي كان الحافز الأساسي الذي دفع مالطا لعقد هذه الاتفاقات. وتعرف احتياطاتها تتفاوتت في التقدير بين 9,8 و 62,8 برميل من النفط، و12,8 مليار قدم مكعب من الغاز.[4]

يعتبر بئر "Hagar Qim" آخر بئر استكشافي بحري تم حفره في ماي 2014، والذي يقع في المنطقة رقم (4)، وقد ألقت عليه مالطا كل آمالها، غير أنّه فيما بعد، تبيّن بأنّه جاف.

في التو، باستثناء الترخيص الذي منحته لشركة تابعة للكيان الصهيوني في فيفري 2015 لاستكشاف المنطقة الخامسة (5)، لا يوجد أي نشاط بحري في المياه المالطية.[5]

---

[1] Mounir BELLOUMI, Energy resources in tunisia, french-serbian european summer university : renewable energy sources and environment-multidisciplinary aspect, Vrnjačka Banja, Serbia, 17-24 October 2006, p 159.

[2] انظر الملحق رقم (18).

[3] انظر الملحق رقم (19).

[4] Katherine SALES, Shailendra MUDGAL, Valerie FOGLEMAN, opcit, p 379.

[5] للمزيد من التفصيل حول تاريخ استكشاف النفط والغاز البحري في مالطا يمكن الرجوع إلى مصلحة الجرف القاري التابعة لوزارة النقل والبنية التحتية المالطية: http://mti.gov.mt/ContinentalShelf/Pages/Oil-and-Gas-Exploration.aspx

بالنسبة للمغرب فقد اعتمد أول نص قانوني يتعلق بالبحث واستغلال النفط في الجرف القاري سنة 1958. ولا يزال ساري المفعول لحد الآن.[1] ويعكس هذا النص الاهتمام المبكر للمملكة بهذا القطاع. لكن رغم الجهود المبذولة والأموال المنفقة لم تحقق أي اكتشاف هام.

وتجدر الإشارة إلى أنّ المغرب يلقي بثقله لاستكشاف ساحله المطل على المحيط الأطلسي. بينما واجهته المتوسطية لا تثير اهتمام كبير. ويكفي الاطلاع على خريطة القطع البحرية المغربية[2] لملاحظة ذلك، حيث قامت السلطات المغربية بتقسيم كل سواحلها المطلة على المحيط الأطلسي إلى قطع، حتى سواحل جمهورية الصحراء الغربية شملها التقسيم. بينما واجهة البحر الأبيض المتوسط بقية خاوية. ولم تعرف حملات استكشاف كبيرة. وقد تكون علة ذلك وضعية الساحل المعقد في بحر البوران، إلى جانب وضع جزيرتي سبتة ومليلية الاسبانيتين.

ونذكر في هذا الصدد، أنّها قامت بأبحاث زلزالية ثنائية الأبعاد في البحر المتوسط عام 1974، وحتى الآن تم حفر بئرين استكشافين فقط في عام 1983 و1985.[3]

وأخيرا، تبقي الجزائر التي تعرف تأخرا كبيرا مقارنة مع جيرانها، فقد بدأ اهتمامها بقطاع النفط البحري سنة 2000, ولا يُعرف إن كانت قد أجرت نشاطات بحرية هامة قبل هذا التاريخ.

ففي هذه السنة (2000)، أجرت شركات أجنبية مسوحا ثنائية الأبعاد على طول الشريط الساحلي. كما سبق لسوناطراك أن باشرت، بمعية سفن مخبرية تابعة لشركة إيطالية، تجارب وتحاليل سنة 2004 قرب شواطئ عنابة للتأكد من وجود مؤشرات للمحروقات بكميات قابلة للاستغلال.[4]

ثم بعد التطورات التي طرأت في شرق المتوسط والاكتشافات المحرزة، عمدت سوناطراك إلى توسيع دائرة الاستكشاف. فحددت ساحل بجاية ووهران كمنطقة للتنقيب النفطي، وأصدرت الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (ألنفط) ترخيصا في ربيع 2011 لتنقيب عن النفط والغاز لشركة سوناطراك في منطقة تسمى "أوفشور بجاية–عناية".[5] لكن لم يتم تسجيل نتائج إيجابية.

---

[1] Saïd IHRAI, La zone économique exclusive du Maroc en Méditerranée, UICN, Atelier Juridique sur la Gouvernance de la Méditerranée au-delà des Mers Territoriales, Malaga, Espagne, 15 et 16 Mars 2004, p 1.

[2] انظر الملحق رقم (20).

[3] IFM, opcit, p 5.

[4] حفيظ صواليلي، سوناطراك تشرع في استكشاف النفط في البحر المتوسط، http://www.elkhabar.com//index.php?op=print&news=249772, 07/04/2014، § 2.

[5] Wafa KHADMALLAH et Souhila DJOUDI, Création et analyse de la base de donnée «DESASTER » ,des accidents des plateformes de forage offshore, Mémoire Master, université Kasdi Merbah, OUARGLA, 2013, p 4.

بعد ذلك، تعاقدت ألنفط، في 2018، مع 3 شركات كبرى لتحديد احتياط الجزائر من المحروقات في عرض البحر، أُتبع، في فيفري 2019، صدور المرسوم التنفيذي رقم 19–73 الذي منح ل ألنفط سندا منجميا لنشاطات البحث و/ أو استغلال المحروقات في منطقة تسمى "أوفشور الجزائر" وهي مجاورة لأقاليم ولايات الطارف وعنابة وسكيكدة وجيجل وبجاية وتيزي وزو وبومرداس والجزائر وتيبازة والشلف ومستغانم ووهران وعين تموشنت وتلمسان.[1] وهذه الأخيرة حاليا في صدد البحث عن الشركات الكفأة للتنقيب في هذه المنطقة.

ثانيا– من حيث الصعوبات في الاستغلال:

من بين دول جنوب المتوسط التي تعتريها بعض الصعوبات في مجال المحروقات البحرية المغرب، والتي كما تم الإشارة إليه أنفا بصفة مقتضبة، ساهم النزاع الحدودي بينها واسبانيا في كبح إرادتها في استكشاف سواحلها المطلة على البحر المتوسط.[2]

من جهة أخرى، فإن الجزائر هي الأخرى تواجه بعض الصعوبات لاستكشاف سواحلها. فقد قسّمت السلطات الجزائرية مياهها الممتدة من الشرق إلى الغرب على طول 1200 كيلومتر إلى أربع (4) مناطق للتنقيب كبيرة (143، 144–أ، 144–ب و145).[3] وبرمجت حفر أول بئر استكشافي في أواخر 2014 ثم أجلت ذلك عدة مرات.، ولحد الآن، لم يتم حفر أي بئر. ويمكن إرجاع سبب ذلك، إلى أزمة أسعار النفط التي بدأت في 2014 وما ترتب عنها من انخفاض المداخيل التي قوّضت الاستكشاف، لا سيما وأنّ تكلفة حفر بئر واحد يقارب 100 مليون دولار. أضف إلى ذلك، الحفر البحري يصطدم بتحديات جيوفيزيائية خاصة بالساحل الجزائري ذات الجرف القاري الضيق والعمق الكبير (2500 إلى 3000 متر).

في خضم كل ما قلناه، نقف على أربع ملاحظات. أولا، نلاحظ تباينا بين الدول المتوسطية في ميدان الاستكشاف والاستغلال البحري. فمنها من وصلت إلى مرحلة الاستغلال (مصر، إيطاليا)، ومنها من لا تزال في مرحلة الاستكشاف (الجزائر، الجبل الأسود)، ومنها من لم تحرك ساكنا، ليس عدم مبالاة أو

---

[1] المادة الاولى من المرسوم التنفيذي رقم 19-73 المتضمن منح الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات "ألنفط" سندا منجميا لنشاطات البحث و/ أو استغلال المحروقات، الصادر في 19 فيفري 2019. (ج.ر رقم 12 الصادرة في 24 فيري 2019).

[2] سنتطرق إليه بالتفصيل في المبحث القادم.

[3] انظر الملحق رقم (21).

نقص اهتمام، وإنّما لأسباب طبيعية خارجة عن إرادتها ولا يمكن ردها (سلوفينيا). بينما الأخرى أجرت سابقا عمليات استكشاف، ولكن حاليا لا يوجد أي نشاط أمام سواحلها (فرنسا).

ثانيا، هناك اختلاف في عمق الحقول المكتشفة. معظم الآبار تقع ما بين المياه الضحلة (أقل من 200 متر) ومتوسطة العمق (من 200 إلى 1000 متر). ومع ذلك، ثمة بعض الآبار تقع في المياه العميقة (من 1000 إلى 1500 متر) مثل حقل "شمشون" (1100 متر). وتوجد أيضا آبار في المياه العميقة جدا مثل حقل تامار (1700 متر). ومن غير المستبعد اكتشاف حقول في مياه أعمق، على غرار السواحل الجزائرية التي تجري فيها أنشطة بحث في أعماق تتراوح بين 2000 و2500 متر.

غير أنّه في الوقت الراهن، تكثيف أعمال الحفر في المياه العميقة جدا مستبعد، كونه يحتاج إلى استثمارات ضخمة وإلى سعر برميل مرضي يبرر التكاليف العالية ويحقق فائدة تجارية.

ثالثا، نلاحظ أيضا، طول المدة الزمنية بين الاكتشاف ومباشرة الإنتاج في بعض الحقول، تصل أحيانا إلى 30 سنة. مع العلم أنّ مرحلة تطوير الحقول في الأحوال العادية تتراوح بين 5 إلى 6 سنوات. ومدعاة ذلك يرجع إمّا لعدم إرادة الدول للشروع في الإنتاج نظرا لأن الظروف غير مواتية لبداية الاستغلال أو تُفضل الاحتفاظ باحتياطها إلى وقتٍ مناسب يتلاءم مع سياستها. وإمّا لعدم التفاهم مع الشركات البترولية حول أحكام الاستخراج.

أخيرا، الأنشطة النفطية البحرية في البحر المتوسط في السنوات القادمة، من الممكن أن تَفْرِخَ مكامن ذات سعة ضخمة تتجاوز الآبار الحالية. فقد رأينا كيف أنّ اكتشاف حقل "زهر" المصري الذي أتى في وقت غير منتظر، بعدما كان الكل يرى في حقل "ليفياثان" أنّه أضخم حقل في البحر المتوسط. وبالتالي نفس السيناريو من المحتمل أن يعيد نفسه لاحقا.

بعد الجولة التي قمنا بها عبر سواحل دول البحر المتوسط، والتي مكّنت من تكوين فكرة حول مدى تفعيل حق الاستكشاف والاستغلال البحري، يجب تحديد الإطار المكاني الذي تمارس فيه الدول هذا الحق، والذي يكون موضوع الجزء القادم.

المبحث الثاني: تنازع حقوق الدولة الساحلية مع حقوق الدول الأخرى

عموما تتصارع الدول للحفاظ على مصالحها في شتى المجالات، ومن بين ميادين الصراع الثروات التي يزخر بها قاع البحر. فهي دائما تسعي للسيطرة على مساحة أخرى. وبالتالي هذه الحركية لتعزيز سيطرة الدول على المناطق البحرية لا يمكن تفسيرها فقط بحب التوسع، وإنّما لتعاظم الاعتبارات الاقتصادية، خصوصا استغلال المحروقات البحرية.

ومن دون ضبط الحدود البحرية، ربما يجعل دولة تستغل منطقة ليست من حقها مما يترتب عن ذلك تعدٍّ على حقوق الغير. ومن جهة أخرى، يكون من الصعب فرض الولاية القانونية والقضائية على الدول الأخرى. لذلك يجب التساؤل عن تأثير موارد الجرف القاري على عملية ترسيم الحدود البحرية.[1] **(المطلب الأول)**

حتى وإن تم ضبط الحدود البحرية بالكامل وتم تحديد الإطار المكاني الذي تمارس فيه الدولة الساحلية حقها في الاستكشاف والاستغلال، يبقي للدول الأخرى بعض الحقوق التي يمنحها القانون الدولي في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري التابع للدول الساحلية. وهذه الحقوق من شأنها أن تتأثر من أنشطة البحث والاستغلال، لأنّ المشكلة الرئيسة تكمن في ثبات الهياكل والمرافق البحرية واستخدمها في موقع الاستخراج التي من شأنها أن تتعرض لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحر. **(المطلب الثاني)**

المطلب الأول: تأثير المحرقات البحرية على الحدود المتوسطية

موضوع البحار المغلقة وشبه المغلقة عموما كان دائما من المواضيع الحسّاسة التي أثارت خلافات حادة بين الدول عند محاولات تقنين قانون البحار، كون أنّ الدول المطلة عليه ترى في نفسها أنّها متضررة، بخلاف الدول التي تطل سواحلها على محيطات. فتسعى كل دولة إلى فرض قواعد وأسس تخدم مصالحها بطريقة تجعلها تبسط ولايتها على أكبر مساحة بحرية ممكنة.

---

[1] من الناحية الفنية يقصد بمصطلح "تحديد الحدود" (démarcation)، تعيين وضبط الحدود على الخرائط. بينما مصطلح "ترسيم الحدود" (délimitation) يقصد به ترجمة الحدود المرسومة في الخرائط على أرض الواقع. إذن، "التحديد" يكون عملية نظرية، بينما "الترسيم" عملية مادية. وبما أنّ ترسيم الحدود البحرية يكون من الصعب تنفيذه نظرا لطبيعة البحر. فالتالي سيستخدم مصطلح "ترسيم الحدود البحرية" كمرادف لمصطلح "تحديد الحدود البحرية" في هذا البحث.

وبحكم أنّ البحر المتوسط من البحار شبه المغلقة، فالدول المطلة عليه تتصرف بنفس المنطق، خاصة إذا علمنا أنّ قاعه مصدر لثروات طبيعية ثمينة. فتسعى لمد ولايتها إلى أقصى حد.

لكن هذا الفعل عادة ما يصطدم بطموح الدول الأخرى التي تتقاسم نفس البحر، مما يقود إلى نشوب خلاف حدودي، سواء كان هذا الأخير ظهر قبل اكتشاف أي حقل أو بعده. مع العلم أنّ الخلاف الذي يظهر بعد اكتشاف بئر ما، يكون أصعب لحله نظرا للإرادة الجامحة للدول المجاورة للسيطرة عليه.

لذلك، التحدي الأول لدول حوض المتوسط في سبيل استغلال الجرف القاري، هو تحديد الحدود البحرية، لأنّ ذلك سيجنبها أي نزاع مستقبلي ويدحض أي ادعاء غير مؤسس من الدول التي تريد مشاركتها في ثرواتها.

وقد وضع قانون البحار بين يدي الدول الآليات القانونية لتحديد تخومها المشتركة من أجل التوصل إلى حل يرضي الطرفين **(الفرع الأول)**. وبالفعل، هناك العديد من الدول استطاعت ضبط حدودها بفضلها **(الفرع الثاني)**. ولكن في أحيان أخرى، أدى التكوين الجغرافي للبحر المتوسط ومورفولوجية سواحله إلى استحالة تطبيقها **(الفرع الثالث)**. فأفرخت خلافات لا تزال عالقة **(الفرع الرابع)**.

الفرع الأول: تحديد الحد الخارجي للجرف القاري والمنطقة الاقتصادية في البحر المتوسط

حاولت ا.ج.ج.ق. ومن بعدها ا.ا.م.ق.ب إيجاد طريقة لترسيم الحدود المشتركة ترضي الدول المتقابلة والمتجاورة، والتي سنتناولها كالآتي:

أولا– اتفاقية جنيف للجرف القاري:

إعلان الرئيس الأمريكي "ترومان" الذي أفصح عن حق الولايات المتحدة الأمريكية في استغلال جرفها القاري تضمن في طياته مدخلا مهما لمعرفة كيفية تحديد الحد الخارجي للجرف القاري المشترك بين بلدين. فلم يكتف فقط بالإعلان عن الحقوق الخالصة للولايات المتحدة في استغلال موارد قاع البحر، بل تعدّى ذلك إلى توفير حلول في حالة ما يمتد الجرف القاري للولايات المتحدة إلى سواحل دولة أخرى، أو تشترك فيه مع دولة مجاورة، فإنّ التخوم سوف تحدد من طرف الدولتين المعنيتين بما يتفق ومبادئ العدالة.[1]

---

[1] عمر سعد الله، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول: عالمية القانون الدولي للحدود، ديوان المطبوعات الجامعة، الجزائر، 2010، ص 224.

وبالتالي أسس إعلان "ترومان" لأول مرة قواعد قانونية دولية تساعد على ترسيم حدود الجرف القاري. فاستنادا للإعلان، يكون التحديد عن طريق الاتفاق وطبقا لمبادئ العادلة.[1]

استلهمت ا.ج.ج.ق أحكامها من إعلان "ترومان" فيما يخص تحديد حدود الجرف القاري بين الدول المتقابلة أو المتجاورة. فحينما تروم الدول المتقابلة ترسيم حدودها البحرية، تلجأ إلى التفاوض للمحاولة الخروج بحل يرضي الطرفين. أمّا في حالة عدم التوصّل إلى هذا الاتفاق المنشود، فتفزع الدول إلى تقنية خط الوسط (équidistance). غير أنّه في حالة وجود ظروف خاصة، بحيث استخدام هذه التقنية سيؤدي إلى حل غير عادل، يمكن للدولتين أن تستبعدها.[2]

نستنتج أن هناك ثلاث (3) طرق لتحديد الجرف القاري، إمّا الاتفاق أو خط الوسط أو طريقة الظروف الخاصة. الاتفاقية عرّفت خط الوسط،[3] لكن تغاضت عن تعريف الظروف الخاصة على الرغم من أهميتها في تحديد الحدود البحرية. وقد استدرك بعض الفقه هذا النقص، بحيث عرّفها بأنها "**تلك الفكرة المستمدة من الحاجة إلى الأخذ في الاعتبار الأشكال الجغرافية والحقائق الجيولوجية السائدة في المنطقة المعنية**"،[4] والتي ستؤثر على الخط الحدودي.

الأمر سِيَّانِ بالنسبة لتخوم الدول المتجاورة، فالفقرة الثانية من المادة 6 نصت على ضرورة الوصول إلى اتفاق، وأن تضع في حيز الاهتمام الظروف الخاصة عند التحديد. "**كما نصّت على مبدأ تساوي البعد وأرادت به الخط المتساوي الأبعاد. لأنّ هذه الفقرة وعلى غرارها الفقرة الأولى، جسّدت مبدأ البعد المتساوي الذي ينتج عن تطبيق خط الوسط بين الدول المتقابلة والخط المتساوي الأبعاد بين الدول المتجاورة. وبهذا تتفق الفقرتان في قواعد تحديد الحدود بين الدول المتقابلة والمتجاورة.**"[5]

ويدعم أكثر فكرة أنّ مبدأ البعد المتساوي هو نفسه خط الوسط عند تحديد الجرف القاري، ما نصت عليه المادة 12 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، التي اعتمدت على خط الوسط في حالة البحار الإقليمية المتقابلة والمتجاورة من دون تفريق بينهما.

والجدير بالبيان أنّ أي اتفاق تحديد الحدود البحرية يجب أن يستند على مبادئ العدالة، باعتبارها جزءا من قواعد القانون الدولي العرفي، والتي تقضي:

---

[1] نفس المرجع، ص 224.
[2] المادة 1/6 من ا.ج.ج.ق.
[3] خط الوسط هو الخط الذي تبعد كل نقطة فيه بعدا متساويا عن أقرب النقاط على خطوط الأساس التي يجري منها قياس عرض البحر الإقليمي لكل الدول.
[4] عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 191.
[5] نفس المرجع، ص 192.

1-أنّ أي تحديد يجب أن يحترم العلاقة القائمة بين شواطئ الطرفين والمناطق البحرية الواقعة أمامها، وهو ما يغطي فكرة عدم الاعتداء على حقوق الآخرين، وفكرة التناسب وفكرة الامتداد الطبيعي.

2-أنّ أي تحديد يجب أن يسهّل المحافظة على الموارد الطبيعية واستقلالها.

3-أنّ أي تحديد يجب أن يقلّل بقدر الإمكان كل أخطار النزاع بين الطرفين.

4-أنّ أي تحديد يجب أن يأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة بالمنطقة.[1]

لكن مضمون المادة 6 من ا.ج.ج.ق كان يثير استياء بعض الدول بسبب نصّها صراحة على مبدأ خط الوسط. لأنّ تطبيقه على سواحل ذات تشكيلة جغرافية خاصة يفضي إلى حلول غير عادلة.[2] على غرار تركيا وفرنسا اللذين يرفضان تطبيق هذا المبدأ في البحر المتوسط.

زد على ذلك، عدم احتواء ا.ج.ج.ق على آلية إجبارية لحل النزاعات ماعدا بروتوكول اختياري، الشيء الذي صححته ا.ا.م.ق.ب.

ثانيا- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار:

خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، انقسم المفاوضون حول مسألة اسقاط قاعد الخط الوسط على المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. فمنهم المنافح عنها، ويرى فيها قاعدة من قواعد القانون الدولي التي يجب الالتزام بها.[3] ومنهم المناوئون، الذين يحبذون استبعاد قدر الامكان تطبيقها، لأنّها مجرد أسلوب للترسيم لا يحمل في طياته أي إلزام.[4]

على إثر ذلك، جاء مضمون المادتين 74 و83 من اتفاقية مونتي غوبي متطابقة حرفيا، بحيث نصّتا على أنّ تعيين حدود الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة يتم عن طريق الاتفاق على أساس القانون الدولي كما أشير إليه في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، **من أجل التوصل إلى حل منصف.** وإذا تعذّر التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن، تجنح الدول المعنية إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر.

---

[1] عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 226-227.

[2] Francis RIGALDIES, L'entrée en vigueur de la Convention de 1982 sur le droit de la mer : enfin le consensus, La Revue juridique Thémis, Vol 29, N° 1, 1995, p 238.

[3] Julien CAZALA, retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes, A.F.D.I, Vol 54, 2008, pp 413-414.

[4] Raymond RANJEVA, Charles CADOUX, Droit international public, Éditeur EDICEF/AUPELF, France, 1992, p 167.

يلاحظ بأنّ المادتين 74 و83 لم تلجآ إلى طريقة خط المنتصف مثل سابقتها، بل اكتفت بوجوب الوصول إلى اتفاق عادل. وإذا تعذّر ذلك، أوجدت نظاما متكاملا لحل النزاعات. وبالتالي، جعلت من الحل العادل الهدف المتوخى عند إبرام اتفاق حدودي مهما كانت الطريقة المستعملة. فمن هذا المنطلق تم اعتماد المادتين.

ورغم أنّ ا.ا.م.ق.ب أضافت ما كان ينقص ا.ج.ج.ق، إلا أنّ المادتين لم يسلما من النقد، نظرا لأنّ صياغتهما جاءت فضفاضة. فهي تنص على وجوب الوصول إلى اتفاق منصف من دون الإشارة إلى كيفية الوصول إلى هذا الحل، ولا على الطريقة التي تتبع ولا على المبدأ الذي يعتمد عليه. بل البحث من خلال التفاوض على حل عادل.[1]

وتجدر الإشارة إلى أنّ الممارسة الدولية احتفظت بقاعدة خط الوسط. وهناك العديد من الاتفاقيات الحدودية التي أبرمت بعد صدور اتفاقية مونتي غوبي استندت عليها.[2] كما أنّ الدول تطبقها كقاعدة مؤقتة إلى حين الوصول إلى اتفاق نهائي.[3]

أيضا، أحالت المادتان على الجزء الخامس (المواد 279 إلى 299) من الاتفاقية عند عدم توصّل الطرفين إلى حل مرضي ومنصف. فقد نصّت على عدة طرق يمكن اللجوء إليها لحل نزاعات تحديد المناطق البحرية.

الفرع الأول من الجزء 15 (المواد من 279 إلى 285) حث الدول على تسوية نزاعتها بطرق سلمية طبقا لمبادئ ميثاق الأمم المتحدة وبما يحفظ السلم والأمن الدوليين مثل: المفاوضات- الوساطة – التوفيق. ولا تُمنع الدول للجوء إلى أي طريقة تراها كفيلة بحل نزاعها.[4] وإذا اختارت هذه الوسيلة فهي غير ملزمة باتباع الاجراءات المنصوص عليها في هذا الجزء.

لكن إذا لم تتوصل الأطراف إلى حل معقول باتباع هذه الوسيلة أو استنفدت الطرق الأخرى التي سبقت ونصت عليها أو انقضت المدة الزمنية التي اتفق حولها الأطراف، فتصبح الأطراف المتنازعة مجبرة على الاحتذاء بالأحكام المنصوص عليها في الفرع الثاني من الجزء 15 (المواد 286 إلى 299).[5] وذلك بناءً على طلب أحد الأطراف.[6]

---

[1] Mohamed BENNNOUNA, opcit, p 132.

[2] على سبيل المثال: الاتفاق بين ألبانيا وإيطاليا المبرم في 18 ديسمبر 1992 في مادته 1/1. الاتفاق بين مصر وقبرص المبرم في 17 فيفري 2003 في مادته 1/أ. الاتفاق بين قبرص وفلسطين المحتلة في 17 ديسمبر 2010 في مادته 1/أ.

[3] على سبيل المثال: المادة 2/3 من القانون المتضمن الإعلان عن المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل جمهورية قبرص، تنص على أنّ مناطقها البحرية لا يجب أن تتعدى خط الوسط في حالة غياب اتفاق بين الدول المتجاورة.

[4] المادة 280 من ا.ا.م.ق.ب.

[5] المادة 281 من ا.ا.م.ق.ب.

[6] المادة 286 من ا.ا.م.ق.ب.

ويجب التنويه إلى أنّ ا.ا.م.ق.ب فتحت المجال للدول طبقا للمادة 1/287، في اختيار أربع (4) طرق لتسوية نزاعتها الحدودية. فعلى الدول عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام إلى هذه الأخيرة أو في أي وقت آخر، أن تصدر إعلانا مكتوبا تختار بموجبه إمّا محكمة العدل الدولية أو المحكمة الدولية لقانون البحار أو محكمة تحكيم مشكلة طبقا للمرفق السابع.[1]

فيما يخص دول البحر المتوسط، ثمة تسعة (9)[2] من أصل 17 دولة طرف في اتفاقية مونتي غوبي حددت طريقة فصل نزاعاتها.[3] ويستحسن في هذا المقام أن نقف قليلا على موقف الجزائر من المادة 287 حيث عرف تطور على مرحلتين. ففي الأولى، حينما صادقت على ا.ا.م.ق.ب في جوان 1996، أفصحت أنّها غير معنية بتسوية نزاعاتها بواسطة محكمة العدل الدولية. وبالتالي، كان هذا الإعلان غريب وفريد من نوعه لا يمكن مقارنته مع غيره من الإعلانات. ففي حين أنّ هذه الأخيرة نصت على ضرورة انتقاء الآليات التي تُوظف لحل النزاعات في المستقبل، الجزائر كان إعلانها بالسلب، حيث اكتفت بإقصاء محكمة العدل الدولية ولم تحدد الآلية التي ستتبناها لتسوية نزاعاتها. وظل الأمر كذلك حتى أسست منطقة اقتصادية خالصة في مارس 2018، عندئذ أصدرت إعلان آخر أسندت بموجبه مسألة تسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية إلى المحكمة الدولية لقانون البحار.

ويبقي هذا الرقم ضعيفا، كون أنّ نصف دول المتوسط العضوة في الاتفاقية لم تحدد آليات لتسوية نزاعاتها الحدودية. ومراعاة لهذا الاحتمال نصت المادة 3/287 من الاتفاقية ذاتها على أنّ كل دول لم تصدر إعلانا لتحديد الآلية التي تحل نزاعاتها المتعلق ب ا.ا.م.ق.ب، تعتبر بأنّها قبِلت بالتحكيم وفقا للمرفق السابع.

بعد تناول هذه القواعد، نلقي نظرة على وضعية الحدود البحرية في البحر المتوسط، لمعرقة درجة مساهمة هذه القواعد في تسوية المشاكل الحدودية.

---

[1] الاختيار الرابع متمثل في اخيار محكمة تحكيم متخصصة مشكلة طبقا للمرفق الثامن. لكن هذه الأخيرة ليس معنية بالحدود البحرية، وإنّما تقتصر على أربعة (4) مواضيع: مصايد الأسماك-حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها-البحث العامي البحري-الملاحة.

[2] كرواتيا، مصر، اسبانيا، اليونان، إيطاليا، الجبل الأسود، سلوفينيا وتونس، الجزائر.

[3] تركيا، فلسطين المحتلة، سوريا وليبيا ليسوا أطراف في ا.ا.م.ق.ب.

الفرع الثاني: نظرة شاملة عن وضعية الحدود البحرية في البحر المتوسط

نظرا لضيق مساحة البحر المتوسط وتزاحم 22 دولة حوله، فإنّ كل دولة ترغب في ضبط حدودها، سواء المتجاورة أو المتقابلة، عليها أن تحترم فحوى المادتين 74 و83 من ا.ا.م.ق.ب. وذلك بمباشرة المفاوضات مع الدول المعنية.

وننبه أولا، أنّ كل دول البحر الأبيض المتوسط أنشأت بحرا إقليميا ب 12 ميلا بحريا باستثناء تركيا مع اليونان في بحر ايجة (6 أميال بحرية)، نظرا لحساسية الوضع السياسي والجغرافي في المنطقة، بحيث إن احتمال تمديد البحر الإقليمي إلى حدود تتعدى 6 ميل بحري ما فتئ محل نزاع.[1]

أمّا الجرف القاري، فلكي تحصل الدول المتوسطية على جرف قاري كامل بمسافة 200 ميل بحري، يجب أن تكون المسافة بين سواحل الدول المتقابلة على الأقل 400 ميل بحري. وبما أنّ البحر المتوسط يتميّز بضيق المساحة، فلا توجد سواحل متقابلة تزيد عن هذه المسافة. وهذه الواقعة يترتب عليها نتيجتان فيما يخص الجرف القاري. الأولى، قاع البحر وباطنه في مجمله تحت الولاية القضائية الوطنية للدول الساحلية. والنتيجة الثانية، أنّ البحر المتوسط لا يتضمن "المنطقة". وبالتالي، الدول حتى لو لم تطالب بجرف قاري صراحة، تظل تمارس ولاية قضائية على قاع البحر وباطنه حتى عتبة 200 ميل بحري أو إلى خط المنتصف، بصفة مؤقتة، في ظل غياب اتفاق التحديد. وأيضا، نظرا لانعدام "المنطقة" فلا تحتاج الدول المتوسطية لتراخيص السلطة الدولية لقاع البحار لاستغلال باطن قاع البحر المتوسط.

أمّا فيما يخص المنطقة الاقتصادية الخالصة، فالدول المطلة على البحر المتوسط لها الحق الكامل لإنشاء منطقة اقتصادية متى ترى ذلك مناسبا ولا يوجد عرف ولا نص يحجمها عن ذلك.

ويقول الأستاذ "Tullio SCOVAZZI" في هذا الصدد "ليس هناك أدنى شك في أنّ دول البحر المتوسط لها الحق في إنشاء منطقة اقتصادية خالصة إن كانت هناك إرادة سياسية. لا ا.ا.م.ق.ب ولا القانون الدولي العام يمنع الدول الساحلية في المياه ذات الحجم الضيق من إعلان منطقة اقتصادية خالصة، شرط ألا يتم التعدي على حقوق الدول المجاورة".[2]

لكن تقع الدول في نفس المشكل، نظرا لأنّ كلاً من الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية يمتدان إلى مسافة 200 ميل بحري. فالدول التي تقع على جانبي الحوض لديها فرصا محدودة لتوسيع ولاياتها

---

[1] Claudiane CHEVALIER, Gouvernance de la Mer Méditerranée : Régime Juridique et Prospectives, Centre de Coopération pour la Méditerranée de l'UICN, Malaga, Espagne, 2005, p 11.
[2] Tullio SCOVAZZI, Les zones côtières en Méditerranée : évolution et confusion, ADM, Tome 6, 2001, p 100.

بسبب المسافة بينها.[1] وهذا ما يجعل البحر الأبيض المتوسط موضوعا خصبا للنزاعات. فالخلافات الحدودية شائعة لأنّه من المستحيل توسيع المنطقة الاقتصادية الخالصة دون المساس بالمنطقة الاقتصادية الخالصة المجاورة. لذلك، يجب دائما إيلاء اهتمام لمصالح الدول الأخرى، الشيء الذي يكون في بعض الأحيان صعبا.

إذا الدولة المعنية لم توَسّع منطقتها البحرية بصفة كاملة، لا يوجز للدول الأخرى المجاورة لها أنّ تُمد منطقتها البحرية إلى ما وراء خط الوسط. وبالتالي هنا نوع من "ضبط النفس" (self–restraint). مثلا، قبل أن تعلن الجزائر منطقة اقتصادية خالصة كانت مكتفية فقط بمنطقة الصيد المحفوظة التي كانت تتوقف قبل خط الوسط. فهذا لا يمنح لإسبانيا الحق في توسيع منطقتها البحرية وراء خط الوسط.[2]

هذا الأمر يؤدي بنا إلى حتمية التفاوض والتفاهم بين الدول للوصول إلى تسوية شاملة للحدود البحرية في البحر المتوسط. ولتحقيق هذا الأمر، يتعيّن على دول المتوسط أن تبرم 38 اتفاقا ثنائيا لتحدد المناطق الاقتصادية أو الجروف القارية المشتركة بينها.

وقد توصّلت لحد الآن إلى إبرام 15 اتفاقية حدودية. من بينها سبع (7) اتفاقيات تخص تحديد الجرف القاري.[3] أربع (4) تخص المنطقة الاقتصادية الخالصة.[4] اتفاقية تخص البحر الإقليمي.[5] وثلاث (3) اتفاقيات تشمل كل المناطق البحرية (الجرف القاري– المنطقة الاقتصادية– المنطقة المتخمة...).[6]

وما يمكن إبداؤه من ملاحظات:

1–أنّ الاتفاق بين إيطاليا ويوغسلافيا سابقا المبرم في 8 جانفي 1968 أصبح ملتزما به حاليا كل من سلوفينيا، كرواتيا والجبل الأسود، بحيث عند تَفكُك يوغسلافيا أعلن هؤلاء استمرار نفاذ هذه الاتفاقية فيما يخص الجزء الحدودي المعنيين به.[7]

---

[1] يقول الأستاذ "Tullio SCOVAZZI" في هذا الصدد "إذا أعلنت دولة متوسطية منطقة اقتصادية خالصة، من المحتمل أن دول أخرى ستتبع ذلك المثال. وفي كل الأحوال كل مساحة من البحر العالي في البحر المتوسط ستختفي، بما أنه لا تجود مسافة أكبر من 200 ميل بحري من ساحل أو جزيرة". انظر:

-Tullio SCOVAZZI, Les zones côtières en Méditerranée : évolution et confusion, opcit, pp 100-101.

[2] Gemma ANDREONE, Giuseppe CATALDI, regards sur les évolutions du droit de la mer en méditerranée, A.F.D.I, vol 56, 2010, p 17.

[3] إيطاليا ويوغسلافيا سابقا في 8 جانفي 1968- إيطاليا وتونس في 20 أوت 1971- إيطاليا واسبانيا في 19 فيفري 1974- اليونان وإيطاليا في 24 ماي 1977- ليبيا ومالطا 10 نوفمبر 1986- ليبيا تونس 8 أوت 1988- ألبانيا وإيطاليا 18 ديسمبر 1992.

[4] موناكو وفرنسا في 16 فيفري 1984- مصر وقبرص 17 فيفري 2003- لبنان وقبرص في 17 جانفي 2007- قبرص وفلسطين المحتلة 17 ديسمبر 2010.

[5] كرواتيا البوسنة والهرسك في 30 جويلية 1999.

[6] ألبانيا واليونان في 27 أفريل 2009- تونس والجزائر في 11 جويلية 2011. وصادقت عليها بموجب المرسوم الرئاسي 13-316 الصادر في 16 سبتمبر 2013 (ج.ر العدد 10 الصادرة في 22 سبتمبر 2013)- فرنسا وإيطاليا في 21 مارس 2015.

[7] بموجب المادة الخامسة من القرار الدستوري الصادر من البرلمان الكرواتي في 25 جوان 1991، أعلنت أن حدود الدولة الكرواتية هي الحدود المعترف بها دوليا في يوغوسلافيا سابقا في الجزء المتعلق بكرواتيا. أمّا سلوفينيا، فأعلنت خلافتها لحدود يوغوسلافيا في 31 جويلية 1992.

2- الاتفاق بين كرواتيا والبوسنة والهرسك في 30 جويلية 1999 والاتفاق بين لبنان وقبرص في 17 جانفي 2007 والاتفاقية بين فرنسا وإيطاليا في 21 ماي 2015 لم يدخلوا حيز النفاذ، لأنّ كرواتيا لم تصادق على الأول[1] ولبنان لم تصادق على الثاني، وكل من فرنسا وإيطاليا لم يصادقا على الثالثة.
3- الاتفاق بين ألبانيا واليونان في 27 أفريل 2009 لم يدخل حيز النفاد لأن المحكمة الدستورية الألبانية ألغته في 15 أفريل 2010، لأنّه، من جهة، انتهك قواعد إجرائية وجوهرية للدستور. ومن جهة أخرى، مخالف ل ا.ا.م.ق.ب.[2]

ويجب التنبيه أنّ هناك اتفاقا آخر بين تركيا وقبرص الشمالية المبرم في 21 سبتمبر 2012 لتحديد الجرف القاري بينها.[3] لكن لم يتم عدهُ مع الاتفاقيات الأخرى بحجة أنّ قبرص الشمالية غير معترف بها دوليا إلا من طرف تركيا. وبالتالي هذا الاتفاق ليس له أي قيمة على الساحة الدولية.

نتيجة لما سبق، تم تحديد حوالي ثلث الاتصالات الحدودية. وهذا الإحصاء قليل. ويعود المسوّغ الأساسي لغياب تحديد الحدود الخارجية للجرف القاري إلى أن البحر المتوسط ذو عمق كبير وبالتالي لا يمكن الوصول إليه، باستثناء جزء صغير يدخل في الأعماق أقل من 200 متر. وبالتالي لم تكن لديه مصلحة كبيرة تدفع الدول لضبط حده الخارجي.[4] لكن هذا الوضع بدأ يتغير بعد تطوير تكنولوجية الحفر التي أضحت قادرة على الوصول إلى أعماق كبيرة.

أمّا المناطق الاقتصادية الخالصة، فالأمر سيّان. فبعد ابرام اتفاقية مونتي غوبي في 1982، لم تتحمس الدول للمطالبة بهذا الفضاء البحري، لأنّها لم تر في ذلك مصلحة اقتصادية، وأيضا كانت لدى معظم الدول رغبة في الحفاظ على الوصول إلى مصائد الأسماك في جميع أنحاء الحوض. لكن مع مرور الوقت، ونظرا لاعتبارات جيو-استراتجية، أعادة الدول النظر في هذ الاتفاق الضمني وأصبحت هذه الفكرة تتلاشي. فكانت الحجج الأولى لإعلان المنطقة الاقتصادية الخالصة تتراوح ما بين حماية البيئة والثروة السمكية. لكن انتعاش الاكتشافات البحرية، حفّز الدول على المطالبة بتحديد المناطق الاقتصادية الخالصة.[5]

---

[1] ادعت مقاطعة دوبروفنيك (Le Comitat de Dubrovnik)، وهي مقاطعة كرواتية تقع في أقصى الجنوب، أنّ شبه جزيرة كليك (Klek) ترجع تاريخيا إليها. وبالتالي، لا تنتمي إلى البوسنة والهرسك كما ورد في المعاهدة.

[2] Dorina NDOJ, The Albanian-Greek Relations Following the Sea Border Issue, EJSER, Vol.4, N.1, May-August 2015, p 138.

[3] الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 25 أفريل 2014 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة، الدورة الثامنة والستون (68)، A/68/857، 29 أفريل 2014، ص 1.

[4] Umberto LEANZA, opcit, p 267.

[5] Samuel FURFARI, Les frontières maritimes en Méditerranée, aspects juridiques et enjeu énergétique, http://www.jolpress.com/blog/frontieres-maritimes-mediterranee-aspects-juridiques-enjeu-energetique-furfari-822855.html, 10/11/2013, §13.

بعض الدول تجنبت إنشاء منطقة اقتصادية، ولكن جنحت إلى تأسيس مناطق وظيفية (Zone fonctionnelle). هذه الأخيرة، في الحقيقة، هي مناطق اقتصادية مجزأة أو محدودة، لا يمنع قانون البحار من إنشائها مادامت الدول تعلن عن اختصاصات توافق أحكام المنطقة الاقتصادية الخالصة. فتستند على المبدأ القانوني الروماني "من يستطيع أن يفعل الكثير يستطيع أن يفعل القليل" (in plus stat minus). وتدخل جزئيا في النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة. فهي مساحة أضيق من الناحية المادية والقانونية من هذه الأخيرة، بحيث تمارس فيها بعض الصلاحيات الممنوحة قانونا.[1]

ومن أمثلة هذه المناطق، منطقة الصيد المحفوظة،[2] التي أسستها كل من الجزائر،[3] تونس،[4] مالطا،[5] واسبانيا.[6] وهناك أيضا منطقة حماية البيئة[7] التي أقامتها كل من إيطاليا،[8] وفرنسا.[9] بالإضافة إلى منطقة حماية البيئة والصيد[10] التي أعلنتها كل من كرواتيا،[11] وسلوفينيا.[12]

لكن الدول لم تحترم إجراءات تأسيس المنطقة الاقتصادية. فاستهلّت في إعلانها من دون أن ترفق ذلك بمفاوضات مع دول الجوار كما تنص عليه المادة 74 من ا.ا.م.ق.ب. وتنقّب في المناطق الحدودية قبل ترسيمها، مما فتح الباب لنزاعات واحتجاجات متتالية. فجل الاحتجاجات التي تستقبلها الأمانة العامة للأمم المتحدة سببها التنقيب والاستكشاف في مناطق تعتبرها الدول الأخرى من صميم إقليمها.

والتفرّد في التحديد عادة ما يكون بنشر خرائط لحدود المنطقة الاقتصادية أو الجرف القاري من دون الرجوع للدول المجاورة المعنية. ولحد الآن تم إعلان عن 11 مناطق اقتصادية من مجموع 22 دولة،

---

[1] José Manuel Sobrino HEREDIA, l’approche nationale en matière des zones maritimes en méditerranée, Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña, tome 13, 2009, pp 755 -756.

[2] هي مناطق تحتفظ الدول الساحلية بالحق الحصري في الصيد فيها.

[3] أقامت الجزائر منطقة صيد محفوظة وفقا للمادة 6 للمرسوم التشريعي رقم 94-13 الصادر في 28 ماي 1994 (ج.ر العدد 40 الصادرة 22 جوان 1994). مع العلم أن القانون 01-11 الصادر في 3 جويلية 2001 والمتعلق بالصيد والتربية المائية ألغى كل أحكام المرسوم التشريعي رقم 94-13 باستثناء المادة 6.

[4] بموجب المرسوم الصادر في 26 جويلية 1951

[5] بموجب القانون 32-1971 الصادر في 10 ديسمبر 1971 المعدل والمتمم.

[6] بواسطة مرسوم ملكي يحمل رقم 1997/1315 الصادر في الفاتح أوت سنة 1997 والمعدل بالمرسوم الملكي 2000/431 الصادر في 31 مارس 2000.

[7] تهدف إلى الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري والصيد المستدام وحماية البيئة البحرية.

[8] بناءً على القانون رقم 61 المؤرخ في 8 فبراير 2006.

[9] عن طريق القانون رقم 2003-346 المؤرخ في 15 أفريل 2003، وتم ضبط حدودها الخارجية بالمرسوم رقم 2004-33 الصادر في 8 جانفي 2004.

[10] لها نفس أهداف منطقة حماية البيئة ومنطقة الصيد المحفوظة.

[11] بموجب قرار من البرلمان الكرواتي في 3 أكتوبر 2003.

[12] أعلنت سلوفينيا منطقة حماية البيئة بموجب القانون الصادر في 22 أكتوبر 2005. ثم أنشأت منطقة صيد حصرية بقرار في 5 جانفي 2006، تغطي جزء من منطقة حماية البيئة.

من بينها، قبرص،[1] لبنان،[2] سوريا،[3] فلسطين المحتلة، مصر،[4] ليبيا[5] والمغرب.[6] بالإضافة إلى الدول التي تخلّت عن مناطقها الوظيفية لصالح منطقة اقتصادية كاملة الصلاحيات على غرار فرنسا،[7] اسبانيا،[8] تونس[9] والجزائر.[10]

نلاحظ مما سبق، أنّه رغم الحلول التي وفّرتها ا.ا.م.ق.ب، لا توجد دولة تطل على البحر المتوسط ضبطت كل حدودها البحرية باستثناء إمارة موناكو. ولا يزال نصف الدول لم تعلن منطقة اقتصادية خالصة، وذلك بسبب بعض المشاكل التي يعرفها تطبيق المادتين 74 و83.

الفرع الثالث: إشكالية تطبيق المادتين 74 و83 في البحر المتوسط

نتطرق في هذ الفرع إلى العقبات التي تواجهها المادتان 74 و83 من ا.ا.م.ق.ب عند تطبيقها في البحر المتوسط **(أولا)**. ثم نتناول الدور الذي يمكن أن يلعبه الخط الموحد في تسهيل تطبيق هاتين المادتين، ومن ثم تقليل النزاعات الحدودية **(ثانيا)**.

أولا-عقبات رسم الحدود البحرية في المتوسط

ينشأ خلاف حدود بحري بين دولتين عند عدم اتفاقهما على الخط الحدودي البحري بسبب تجاور أو تقابل السواحل. وعادة ما يتجلى هذا الخلاف من خلال عدم اعتراف أحد الطرفين بصلاحيات الطرف الأخر على مساحة مائية معينة والذي يعتقد أنّها في حدود سيادته. وفي معظم الحالات تدور هذه النزاعات حول المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بسبب دورهما الاقتصادي الحيوي.[11]

---

[1] بموجب القانون المتضمن الإعلان عن المنطقة الاقتصادية الخالصة الصادر في 2004/04/02,

[2] القانون رقم 163 بتاريخ 17 أوت 2011 المتعلق بتحديد المناطق البحرية للجمهورية اللبنانية.

[3] القانون رقم 28 الصادر في 19 نوفمبر 2003.

[4] عند التصديق على ا.ا.م.ق.ب في 26 أوت 1983.

[5] بموجب القانون 260 المؤرخ في 31 ماي 2009.

[6] المغرب أنشأت منطقة اقتصادية، لكن في سواحلها التي تطل على المحيط الأطلسي واستثنت واجهة البحر المتوسط من ذلك.

[7] المرسوم رقم 2012-1148 في 12 أكتوبر 2012.

[8] في جانفي 2013.

[9] بموجب القانون 2005/50 الصادر في 27 جوان 2005.

[10] المرسوم الرئاسي رقم 18-96 المؤرخ في 20 مارس 2018، يؤسس منطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية (ج.ر العدد 18 الصادرة في 21 مارس 2018).

[11] Ménélik ESSONO ESSONO, Différends frontaliers maritimes et exploitation pétrolière dans le golfe de guinée, mémoire de Master, CDMO, Université de Nantes, France, 2011, p 9.

وبالفعل، هذا الذي يحدث في البحر المتوسط، بحيث جل أسباب النزاعات الحدودية مردّها إلى المحروقات البحرية.

فمنذ السبعينيات ودول المتوسط تسعي لترسيم جروفها القارية وضبط حدودها البحرية بصفة عامة. ولقد وُفِّقَت في إبرام بعض الاتفاقيات، إلا أنّ عددا معتبرا من التخوم لم تضبط بعد، بسبب من جهة، عدم الجدوى الاقتصادية. ومن جهة أخرى، اختلاف وجهة نظر الدول المعنية في كيفية رسم الخط الحدودي. ومن بين أسباب هذا الاختلاف:

1-جغرافيا البحر المتوسط: الكلام عن التوصل إلى اتفاق بين الدول المتجاورة والمتقابلة كلام سهل وبسيط من حيث المبدأ، لكن التنفيذ أصعب بكثير، لأنّ البحر المتوسط يتميز بخاصية جغرافية معقدة، تساهم بشكل كبير في تعطيل تسوية الحدود. ومن بين هذه العوامل الجغرافية التي تحول دون التوصل إلى تفاهم: كثرة الجزر والصخور، الملكية التاريخية لبعض الخلجان، السواحل المقعرة والمحدبة. فكل هذه العوامل الطبيعية تستطيع تغيير مسار الحدود.

فيما يخص الجزر، يحتوي البحر المتوسط على أكثر من 5000 جزيرة صغيرة وكبيرة منها 4000 لا تتجاوز مساحتها 10 كلم².[1] وهذه الجزر عادة ما تكون حاجزا أمام التوصل إلى الاتفاق، مثل: النزاع التركي اليوناني في بحر إيجة. فالجزر كانت العامل الأول لعدم التوصل إلى اتفاق. ومن ثم، الاحتجاج على كل عمليات الاستكشاف التي تنفذ في المنطقة.[2] بل قد حدث وأن ساءت العلاقة بينها بسببها إلى درجة التوصل إلى المواجهة العسكرية.

أيضا، يتسم البحر المتوسط بتقعر سواحله وتحدبها. الدول المتقابلة أو المتجاورة عندما يكون لأحد الدولتين سواحل مقعرة والأخرى محدبة، يؤدي إلى اختلاف وجهة نظر الدولتين في كيفية رسم الخط الحدودي.

ونجد مثالا في خليج ليون بين فرنسا وإسبانيا. هذه الأخيرة تنافح عن طريقة خط المنتصف لتحديد حدودها البحرية. بينما فرنسا تدعو إلى تطبيق قاعدة الظروف الخاصة، لأن الركون إلى خط الوسط، بينما سواحلها مقعرة، يفضي إلى حل غير عادل، بحيث يترتب عليه إعطاء إسبانيا جرفا قاريا ومنطقة اقتصادية كبيرة.[3]

---

[1] Juan Luis Suárez de VIVERO, opcit, p 17.

[2] تقريبا كل الجزر في بحر إيجة (3000 جزيرة) تحت السيادة اليونانية. ولكن تركيا تنازعها على بعضها مثل جزيرة إيميا / كارداك (Imia/Kardak) أو جزيرة غافدوس (Gavdos).

[3] Juan Luis Suárez de VIVERO, opcit, p 85.

أمّا الخلجان التاريخية،[1] فإنّ البحر المتوسط يحتوي على البعض منها. مثل خليج تونس، خليج قابس، خليج تارا نتو، خليج سرت. وحاليا لم تعد ترتب أي مشكل مادام أن تونس استطاعت أن تبرم اتفاقا حدوديا مع إيطاليا وليبيا. وأنّ إيطاليا توصّلت إلى اتفاق مع اليونان. لكن يبقي خليج سرت يثير بعض المشاكل، بسبب رفض بعض الدول ولاية ليبيا عليه، الشيء الذي أثر على تحديد النقطة الثلاثية للجرف القاري بين ليبيا، إيطاليا واليونان بسبب طريقة رسم خطوط الأساس على السواحل الليبية والتي جعلت خليج سرت ضمن مياهها الداخلية.[2]

2–صعوبة تحديد النقطة الثلاثية: من سلبيات ضيق مساحة البحر المتوسط أنها تؤدي إلى اشتراك أكثر من دولتين في الحدود البحرية. وينبثق عن هذا التداخل صعوبة تحديد النقطة الثلاثية المشتركة بين الدول. وقد يقود هذا النزاع في بعض الأحيان إلى خلافات عنيفة، مثل: اختلاف لبنان وقبرص وفلسطين المحتلة على تحديد النقطة الثلاثية بينهم.

3–طول مدة المفاوضات : نصت الفقرة 2 من المادتين 74 و83 من ا.ا.م.ق.ب أن الدول إذا تعذّر عليها التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن تلجأ إلى الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عاشر. لكن لم تحدد الاتفاقية المقصود ب "فترة معقولة من الزمن"، بل تركتها لتقدير الدول المعنية. وهذا يثير بعض المشاكل العملية. فمثلا: شرعت فرنسا وإيطاليا في المحادثات من أجل تحديد الجرف القاري بينهما منذ 1970.[3] ولم يتوصلا لاتفاق يرضي الطرفين حتى مرت 45 سنة. وبالتالي هل تعتبر هذه المدة "فترة معقولة من الزمن"؟

ويبدو أنّ الطرفين ليس لديها نية للجوء إلى القضاء أو التحكيم الدولي، طالما أنّ إجراءات تسوية المنازعات المذكورة في الجزء الخامس عاشر لا تُفعَّل إلا بطلب من أحد طرفي النزاع.[4]

4–اختلاف الدول حول طريقة الخط المنتصف: لقد سبقت الإشارة إلى أنّ المادتين 74 و83 لم تحددا الطريقة أو القاعدة التي يجب الاتكال عليها لرسم الخط الحدودي المشترك، بحيث لم تعد ذكر قاعدة خط الوسط المنصوص عليها في المادة 6 من ا.ج.ج.ق، وهذا ما أدي إلى اختلاف وِجهات النظر بين

---

[1] حسب محكمة العدل الدولية، يُقصد بالخلجان التاريخية "المياه التي يتم التعامل معها على أنّها مياه داخلية، بينما في حالة غياب لقب تاريخي لن تكون عندها تلك الخصيصة". لكن تجدر الإشارة أنّ اتفاقيات جنيف لسنة 1958 و ا.ا.م.ق.ب لم تضع نظاما قانونيا خاصا بها، إلا ربما المادة 6/10 من ا.ا.م.ق.ب التي تستبعد تطبيق نظام الخلجان العادية على الخلجان التاريخية. لذلك ثمة من يتساءل إن كان هناك نظام قانوني منشؤهُ العرف الدولي يطبق عليها. وللاستزادة في هذا الموضوع يمكن الرجوع إلى:

-Ricardo Abello GALVIS, Eaux et baies historiques en droit international, Estud. Socio-Juríd, Vol 5, no 1, Jan./June 2003 pp 35-76.

[2] Tullio SCOVAZZI, Les zones côtières en Méditerranée : évolution et confusion, opcit, pp 97-98.

[3] Jérémy DRISCH, Création d'une ZEE française en Méditerranée : contexte et incidences régionales, sentinelle droit international, Bulletin N° 320, 20/10/2012, § 24.

[4] المادة 286 من ا.ا.م.ق.ب.

الدول حول مُطالِب بتطابقها والرافض لها، خاصة بين تركيا واليونان، بحيث تركيا ترفض قطعا توظيف هذه القاعدة في بحر إيجة، بينما اليونان مصرة على تطبيقها.

5-عدم مصادقة بعض الدول على ا.ا.م.ق.ب: ما يعقد أكثر الخلافات الحدودية في البحر المتوسط عدم انضمام بعض دول المتوسط على غرار سوريا، ليبيا،[1] فلسطين المحتلة وتركيا إلى ا.ا.م.ق.ب. لكن يجب التنبيه أنّ عدم مصادقة أي دولة عليها لا يؤثر كثيرا على نفاذها بما أنّ قيمتها القانونية في القانون الدولي العرفي غير قابلة للنقاش.

فبصرف النظر عن أنّ هؤلاء الدول ليسوا أطرافا فيها، إلا أنّهم ملزمون بأحكامها والقواعد المتعلقة بالحدود البحرية، بما في ذلك المناطق الاقتصادية الخالصة وغيرها من الأحكام المتعلقة بالموارد البحرية باعتبارها جزءا من القانون الدولي العرفي.[2]

حتى الدول التي تتفاوض من أجل الوصول إلى اتفاق حدودي ولا تكون طرفا في الاتفاقية يتحتّم عليها تطبيق مبدأ الإنصاف المنصوص عليه في المادتين 74 و83، لأنّ محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر الشمال 1969 صنفته كمبدأ عام من مبادئ القانون الدولي العرفي، وهذا يقتضي تطبيقه حتى على الدول غير الموقعة على اتفاقية مونتي غوبي.[3]

أضف إلى ذلك، أنّ هناك إرادة ضمنية لفلسطين المحتلة وسوريا بالالتزام بأحكام ا.ا.م.ق.ب. فبالنسبة لفلسطين المحتلة يمكن استنتاج ذلك من خلال الاتفاق الحدودي الموقّع بينها وقبرص في 17 ديسمبر 2010، حيث اتفقوا في ديباجته على *"التذكير بأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في 10 ديسمبر 1982، المتعلق المنطقة الاقتصادية الخالصة* ". ويوفر هذا اعترافا واضحا ودليلا قويا على أنّ فلسطين المحتلة تتصرف دوليا بطريقة قد توحي باستعدادها لتكون ملتزمة بأحكام ا.ا.م.ق.ب والقانون الدولي، على الأقل في الأحكام المتصلة بترسيم المنطقة الاقتصادية الخالصة مع أطراف أخرى.[4]

أمّا بالنسبة لسوريا، فمطالعة القانون رقم 28 الصادر في 19 نوفمبر 2003 المتعلق بالمناطق البحرية يوحي بأنّه مطابق لأحكام ا.ا.م.ق.ب.

---

[1] ليبيا وقعت على ا.ا.م.ق.ب في 13 ديسمبر 1984 ولم تصادق عليها.

[2] Ehab ABU-GOSH, Rafael LEAL-ARCAS, gas and oil explorations in the levant basin : the case of lebanon and israel, OGEL, Vol 11, issue 3, April 2013, p 11.

[3] Guillaume HUET, opcit, p 13.

[4] Ehab ABU-GOSH, Rafael LEAL-ARCAS, opcit, pp 11-12.

ولكن غياب التصديق على ا.ا.م.ق.ب يشكل عقبة أمام حل النزاعات الحدودية، لأنّ في هذه الحالة، الدول ليست مجبرة على اتباع أحكام الجزء الخامس عشر لتسوية نزاعتهم. خاصة إذا علمنا أنّ هذه الدول الأربعة تعرف خلافات حدودية حادة مع جيرانها، على غرار تركيا وفلسطين المحتلة.

6-غياب دور محكمة العدل الدولية: كان لمحكمة العدل الدولية دور كبير، ولا يزال، في تسوية الخلافات الحدودية. فيعود الفضل لها في إرساء العديد من القواعد العامة التي تحكم هذا المجال.

طبقا للمادة 2/36 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، للدول الأطراف أن تقر، في أي وقت وبدون حاجة إلى اتفاق خاص، للمحكمة بولايتها الجبرية للنظر في جميع المنازعات القانونية التي تنشأ بينها وبين دولة تقبل الالتزام نفسه متى كانت هذه المنازعات القانونية تتعلق بالمسائل التي تدخل في اختصاص المحكمة.

لكن من بين 22 دولة مطلة على البحر المتوسط هناك 6 دول فقط أعلنت الولاية الجبرية للمحكمة.[1] مع العلم أنّ هذه الأخيرة تشترط أن يكون طرفا الدعوى قد أصدرا مثل هذا الإعلان، الشيء الذي يعقد الأمر أكثر، لأنّه في حالة قيام نزاع حدودي بين دولة أصدرت إعلان الولاية الجبرية ودولة لم تصدر مثل هذا الإعلان، حينئذ يقتضي الأمر أنّ تقبل هذه الأخيرة. وهذا ما حدث بين اليونان وتركيا، بحيث رفضت هذه الأخيرة الانصياع لولاية المحكمة.

حتى من بين هذه الدول الست، استثنت مالطا واليونان من ولاية المحكمة كل ما يتعلق بحدوها البرية والبحرية. بالتالي كل نزاع يكون موضوعه الحدود البحرية والبرية المالطية واليونانية، لا يكون لمحكمة العدل حق النظر فيه.

زد على ذلك، أنّ مصر منحت لمحكمة العدل الدولية الولاية الجبرية فقط فيما يخص النزاعات التي تنشأ حول تفسير أو تطبيق نصوص اتفاقية القسطنطينية لعام 1888التي تتعلق بقناة السويس. وبالتالي طبيعة هذا الإعلان تختلف عن الإعلانات التي دأبت الدول الأخرى في إصدارها، كونها حصرت الولاية الجبرية في حيثية واحدة.

وعندئذ يصل العدد الفعلي للدول التي قبلت الولاية إلى ثلاثة (3). وحتى هذه الثلاثة، فإنّ قبرص لا تجمعها حدود بحرية مع اسبانيا وإيطاليا، وأمّا اسبانيا وإيطاليا، فتوصلتا إلى اتفاق لتحديد الجرف القاري في 19 فيفري 1974. ومن هنا، نرجع إلى نقط الصفر، بحيث لا يكون للولاية الجبرية للمحكمة أي دور في تسوية النزاعات المتوسطية.

---

[1] اسبانيا- إيطاليا- قبرص-اليونان-مصر- مالطا. ويمكن الاطلاع على كل هذه الإعلانات في موقع محكمة العدل الدولية:
-https://www.icj-cij.org/fr/declarations

والجدير بالتنويه أنّ عدم إصدار الدول لإعلان الولاية الجبرية لا يعني حرمانها من التقاضي أمام المحكمة، فاستناد للمادة 1/36 من النظام الأساسي، يمكن للدول المتنازعة إذا اتفقت أن تعرض نزاعها على المحكمة، مثلما فعلت تونس ومالطا، وكذلك ليبيا وتونس لتقاسم الجرف القاري المشترك بينها.

ثانيا-الخط الموحد كحل لتخفيف النزاعات المستقبلية

قبل ظهور المنطقة الاقتصادية الخالصة في 1982، كان قد سبق لبعض الدول أن حددوا جرفهم القاري في البحر المتوسط. وبما أنّ المنطقة الاقتصادية والجرف القاري يتطابقان كون مسافتهما متساوية ب 200 ميل بحري. ظهرت فكرة الخط الموحد (La ligne unique).[1] بمعنى يكفي لخط واحد أن يحدد الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري في آن واحد.

ويجدر التنبيه أنّ الخط الموحد لا يمكن إعماله بالنسبة للدول التي لها امتداد الجرف القاري كون وضع حدودها الخارجية مختلفة، من حيث إنّ مدى الجرف القاري يمكن أن يمتد في بعض الأحوال إلى مسافة 350 ميل بحري.

لكن بما أنّ مفهوم امتداد الجرف القاري غريب عن البحر المتوسط، فنتساءل حول إمكانية تبني خط تحديد حدودي موحد في البحر الأبيض المتوسط، والذي سيكون له أثر لا ريب فيه في تقليل النزاعات الحدودية؟ بمعنى آخر، هل يمكن الاعتماد على الاتفاقيات المعقودة بين دول البحر الأبيض المتوسط في مسألة تحديد الجرف القاري لتحديد المنطقة الاقتصادية الخاصة إذا علمنا أنّ هذه الأخيرة لم تكن موجودة حينها؟ وحتى الاتفاقيات التي أبرمت بعد 1982، مثل الاتفاقية المعقودة بين مصر وقبرص في 17 فيفري 2003 المتعلقة بتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة، هل يمكن اعتبارها أنّها ضبطت في نفس الوقت الحدود الخارجية للجرف القاري؟

يرى بعض الفقه أنّ خيار الخط الحدودي الموحد من الحلول العادلة.[2] كما يرى الأستاذ " Guiseppe CATALDI" بعد استقرائه للاتفاقيات الحدودية التي أبرمتها إيطاليا كونها أبرمت أكبر عدد في البحر

[1] لاحظت محكمة العدل الدولية أنّ مفهوم الخط الموحد لا ينبع من القانون الاتفاقي المتعددة الأطراف ولكن من ممارسات الدول وأنّه يعكس رغبة الدول في إنشاء خط حدودي واحدة دون انقطاع لترسيم مختلف المجالات. انظر:
-CIJ, affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, 16 Mars 2001, § 173.

[2] Gemma ANDREONE, Giuseppe CATALDI, opcit, p 16.

المتوسط أنّ "الخط الحدودي الموحد هي أحسن الطرق المتاحة بالنسبة للمشاكل المتعلقة بالبحر المتوسط".[1]

وهذه الآراء صائبة إلى حد بعيد، لأنّ عدم الاعتماد على الخط الموحد من شأنه أي يضاعف مجهودات الدول للتوصل إلى اتفاقات عادلة. فلكل دولة أن تتفاوض مرتين. مرة لتحديد حدود الجرف القاري ومرة لضبط حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وفي مجال المحروقات البحرية، اختلاف تخوم المنطقتين يضع الدول أمام مشاكل عملية ويدخلها في متهات قانونية. فتصبح هناك "منطقة رمادية" تتمثل في أنّ الجرف القاري وباطنه يتبع دولة معينة، بينما الكتلة المائية التي تعلوه تتبع دولة أخرى. وبالتالي قد تُنَصب دولة "أ" منصاتها البحرية فوق جرفها القاري لكن في نفس الوقت في المنطقة الاقتصادية لدولة "ب". وعندئذ، الدولة "أ" تكون وظفت حقها باستغلال الجرف القاري كما تنص عليه المادة 1/77. وفي الوقت ذاته، تكون أخلت بالمادة 1/56/أ التي تعطي الحق للدول صاحبة المنطقة الاقتصادية باستغلال ثرواتها غير الحية.

ننبه أيضا، أنّ الخط الموحد أصبح مطلبا للدول عند عرض خلافاتها الحدودية على المحاكم الدولية. مثلما كان الشأن في قضية تحديد الحدود البحرية بين قطر والبحرين، حيث طلبت الدولتان برسم خط حدودي موحد بينهما.[2] ونفس الشيء في قضية تحديد الحدود البحرية بين كندا والولايات المتحدة الأمريكية في خليج مين.[3]

وبعد استقراء الاتفاقيات الحدودية المبرمة بين دول المتوسط، نجد بعضا منها انتهجت الخط الموحد لترسيم الحدود البحرية. مثل الاتفاق بين ألبانيا واليونان.[4] والاتفاق بين البوسنة والهرسك في مادته الأولى. وأيضا، الاتفاق بين الجزائر وتونس المبرم في 11 جويلية 2011، حيث نصت المادة 2 منه على أن "*يشكل رسم خط تحديد الفضاءات البحرية المتلاصقة حد البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة وكذلك كل منطقة بحرية أخرى محدثة أو من الممكن إحداثها وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وللقانون الدولي*".

---

[1] Guiseppe CATALDI, La ligne unique de délimitation ? Application en Méditerranée, ADM, tome 7, 2002, p 237.
[2] CIJ, affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, 16 Mars 2001, § 31, 33, 34, 168.
[3] CIJ, affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine (Canada/Etats-Unis d'Amérique), 12 Octobre 1984, p 11. Article 2 de l'accord.
[4] Gemma ANDREONE, Giuseppe CATALDI, opcit, p 16-17.

ولكن في المقابل، بعض الدول لا ترغب في الخط الحدودي الواحد لأنّه لا يلبي بالضرورة طموحاتها الاقتصادية. فنجد بعض دول المتوسط فتحت المجال لرسم خطوط مختلفة.

قبرص بموجب قانونها الداخلي (قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري 2004 و2014)، نصت في المادة 5/أ على أنّ الجرف القاري يمتد إلى مسافة 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي، وفي حالة الدول المتقابلة، **ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك،** فإنّ حدود الجرف القاري تكون نفسها حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة. وبالتالي، تبنت الخط الموحد كحل ثانٍ في غياب اتفاق. لكن فتحت الباب لتعدد الخطوط في حالة التوصل إلى اتفاق.

وأيضا، عندما أوجدت كرواتيا منطقة حماية البيئة والصيد، نصت أنّه ريثما **يتم إبرام الاتفاقات لترسيم الحدود،** يتبع الحد الخارجي للمنطقة حماية البيئية والصيد **مؤقتا** خط الجرف القاري المحدد باتفاق 1968 الذي جرى بين جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية الاشتراكية والجمهورية الإيطالية بشأن ترسيم الجرف القاري.[1] في هذه الحالة أيضا كرواتية تبنت الخط الموحد كحل ثانٍ ومؤقت لحين إبرام اتفاق لتحديد الحد الخارجي لهذه المنطقة، قد يختلف على الخط الحدودي الذي يفصل الجرف القاري بينها وبين إيطاليا.

أمام هذا الاختلاف بين الدول المتوسطية في موضوع الخط الموحد، فنقول إنّ قبرص وكرواتية اللذان اعتمدا الخط الموحد بصفة مؤقتة وأشارا إلى إمكانية استبعاده في حالت اتفاق مستقبلي، أنّهما نصا عليه في قوانينهما الداخلية، وذلك لا يلزم الدول الأخرى في شيء. ولحد الساعة، قاعدة الخط الموحد لا زالت مطبقة ولا توجد دول أخرى في البحر المتوسط فصلت في المسألة باستبعادها بموجب اتفاق. وبالتالي قد يكون حريا بالدول أنّ تُحَوِل قاعدة الخط الموحد إلى عرف إقليمي في البحر المتوسط، تصير الدول تلتزم بها عند إبرام اتفاقيات حدودية. والذي سيكون له، لا محال، أثر ملموس لتحاشي الخلافات في المستقبل.

[1] Croatie, Décision sur l'extension de la juridiction de la République de Croatie dans la mer Adriatique, Law of the Sea Bulletin, n° 53, 2003, p 62.

الفرع الرابع: نزاعات حدودية متوسطية سببها الاستكشافات البحرية

لإبراز أكثر أهمية تحديد الحدود البحرية قبل بداية التنقيب في المناطق الحدودية، نعطي أمثلة واقعية تُظهر أنّ عدم ضبط الحدود يؤدي إلى نزاعات مدوية في حالة اجراء استكشاف بقرب الحدود غير المرسّمة. وبالأخص عندما يتمخض على الاستكشاف العثور على حقول نفطية أو غازية.

وسيقتصر الكلام على الخلافات الحدودية البحرية الحاصلة حاليا في المتوسط والتي لها علاقة مباشرة بالاستكشاف النفطي والغازي. ويتم اجتناب الخلافات الأخرى التي لا تدخل في هذا الإطار.[1] وكذلك الخلافات التي لها علاقة بالتنقيب البحري، لكن سبق تسويتها كالنزاع بين ليبيا ومالطا وليبيا وتونس اللذين فصلت فيهما محكمة العدل الدولية.

أولا–تركيا واليونان:

النزاع التركي–اليوناني نزاع طويل ومعقد. ويعتبر من أقدم النزاعات الحدودية البحرية في المنطقة، وأهم عقبة أمام التنقيب عن النفط في بحر إيجة. ويعكس هذا الخلاف بوضوح تأثير أنشطة الاستكشاف على الحدود البحرية، بحيث يعتبر تبادل الاحتجاج بين الطرفين عملة رائجة. فكل تنقيب في المناطق المختلف عليها، إلا يتبعه رد فعل من الدولة الأخرى.[2] وما يزيد الطين بِلّة، أنّ تركيا ليست من المصادقين على ا.ا.م.ق.ب.

يعود تاريخ هذا الخلاف إلى سنة 1970،[3] حين بدأت تظهر بعض التوترات بين تركيا واليونان على الحقوق السيادية في بحر إيجة، خاصة بعد اكتشاف النفط في المنطقة. كان يفترض وجود النفط والغاز في منطقة تقع بالقرب من الساحل التركي بين الجزر اليونانية ليمنوس (Lemnos)، سكيروس (Skiros) ويسبوس (Lesbos) لكن خارج المياه الإقليمية للدولتين.[4]

احتدام الصراع بين الجارتين دفع اليونان للاستعانة بمجلس الأمن الذي أصدر قراره رقم 395 في 25 أوت 1976 ودعي الطرفان لعرض نزاعهما على محكمة العدل الدولية.[5] لكن هذه الأخيرة أعلنت عدم اختصاصها في قرارها الصادر في 19 ديسمبر 1978، لرفض تركيا ولاية المحكمة.

---

1 مثل الخلاف الكرواتي السلوفيني. أو الخلاف الكرواتي البوسني.

2 يرجع آخر احتجاج إلى 20 فيفري 2013، حيث رأت اليونان أن التراخيص الممنوحة من طرف مجلس الوزراء التركي في مناطق شرق البحر الأبيض المتوسط على الجرف القاري لليونان تتعارض مع القانون الدولي، وبالتالي فهي لاغية وباطلة.

3 يعود النزاع التركي اليوناني على بحر إيجة إلى العهد العثماني 1280 واحتدم الصراع قبل فترة الحرب العالمية الأولى وبعدها، وأكثر عند قيام الدولة التركية في 1923.

4 Jérémy DRISCH, Exploration pétrolière turque en mer Egée : nouvelles contestations grecques, opcit, § 5.

5 القرار 395 (1976) § 4.

أدى تلكؤ الهيئات الدولية في حل النزاع التركي اليوناني إلى تفاقمه، فبعد قضية البحر الإقليمي، ظهرت قضية تحديد البحر الإقليمي في صيغته الجديدة وقضية تحديد الجرف القاري.

رفضت تركيا تمديد البحر الإقليمي إلى 12 ميلا بحريا في المؤتمر الثالث لقانون البحار. وفيما بعد امتنعت عن الانضمام إلى ا.ا.م.ق.ب بسبب مضمون المادة 3 منها. واكتفت بمد بحرها الإقليمي في بحر إيجة إلى 6 أميال،[1] بسبب قرب جزر اليونان من السواحل التركية. مع العلم أنّ تركيا طبّقت قاعدة 12 ميلا بحريا في البحر الأسود وحدودها الأخرى في البحر المتوسط غير المشتركة مع اليونان، وأعلنت أنّ محاولة نقل هذه القاعدة إلى بحر إيجة يعدّ سبب حرب.[2]

كما رأت في مصادقة اليونان على اتفاقية مونتيغوبي في 21 جويلية 1995 استفزازا، وهدّدت باستعمال القوة العسكرية لاحتلال الجزر اليونانية، لأنّ هذا الإجراء (المصادقة على الاتفاقية) سيعطي لليونان سندا قانونيا لتوسيع مياهها الإقليمية إلى 12 ميلا بحريا. فتركيا ترفض ذلك كون أنّ المادة 3 من ا.ا.م.ق.ب تنص على أنّ امتداد البحر الإقليمي إلى 12 ميلا بحريا ليس ضرورة، خاصة في الوضعية الاستثنائية لبحر إيجة. كما أنّ المادة 300 تدعو إلى عدم التعسف في استعمال الحق إن كان يفضي إلى الاضرار بالغير. وبالتالي سيطرت اليونان على مساحات واسعة من بحر إيجة يؤدي إلى حرمان تركيا من الاستفادة من ثروات وموارد الجرف القاري.[3]

أمّا موضوع الجرف القاري في بحر إيجة،[4] فهناك قراءات متناقضة ومتناطحة بين الدولتين. تعتقد اليونان أنّ الجزر المبعثرة في بحر إيجة تشكل امتدادًا طبيعيًا لإقليمها وبالتالي هذا يبرر سيادتها عليها، ولكل هذه الجزر جرف قاري خاص بها، وهذا يُترجم بسيطرة اليونان على كل الجرف القاري في بحر إيجة حتى الحدود التركية. لكن تركيا لا تشارك اليونان هذه النظرة. فهي تعتقد أنّ الجزر اليونانية القريبة من سواحلها مجرد مرتفعات وضَحَاضِح لا تملك جرفا قاريا، بل تعتبر أنّ الجرف القاري في بحر إيجة هو امتداد طبيعي لإقليمها. ولذلك فإن من حقها رسم حدودها القارية حتى منتصف بحر إيجة، بالاستناد إلى حقها في الجرف الطبيعي لهضبة الأناضول.[5]

---

[1] وفقًا لاتفاقية لوزان لعام 1923 تم تحديد عرض البحر الإقليمي لكلا البلدين ب 3 اميال. ثم في عام 1936 قامت اليونان ببسط نفوذها على بحر إيجة ب 6 أميال استنادا للقانون رقم 230 الصادر في 17 سبتمبر 1936. وردت تركيا بالمثل في سنة 1964.

[2] Ayla GÜREL, Fiona MULLEN, Harry TZIMITRAS, opcit, pp 20-21.

[3] وليد محمود أحمد، النزاع التركي-اليوناني على بحر إيجة في ضوء القانون الدولي للبحار، الدراسات الإقليمية، العدد 7، السنة 4، 2007، ص 18-19.

[4] انظر الملحق رقم (22).

[5] وليد محمود أحمد، مرجع سابق، ص 11.

أمام هذا الوضع الشائك، ما يبقي للطرفين إلا التفاهم والتحاور ومحاولة إيجاد حل فريد وحقيقي يسمح بمواصلة أعمال الاستكشاف ومستقبلا الاستغلال، لأنّ التهديد باللجوء إلى القوة العسكرية في كل مناسبة، خاصة من طرف تركيا، ليس من شأنه إلا زيادة في تشنج العلاقات وتفاقم الوضع. كما أنّ بحر إيجة يعتقد الخبراء بأنّه منطقة بترولية بامتياز. فاستمرار النزاع من شأنه أن يفوت الفرصة على البلدين للانتفاع بذلك.

ثانيا-تركيا وقبرص:

دفعت الأنباء على إمكانية وجود احتياطات ضخمة في شرق المتوسط جمهورية قبرص لتنظيم مجالها البحري وضبط الحدود البحرية مع جيرانها من أجل تفادي النزاعات المستقبلية. فأعلنت نيقوسيا منطقة اقتصادية خالصة بمسافة لا تتعدى 200 ميل بحري بموجب قانون أفريل 2004.[1] وجرف قاري بنفس المسافة، بموجب قانون أكتوبر 2014.[2]

ثم أبرمت ثلاث (3) اتفاقيات حدودية. الأولى، مع جمهورية مصر في 17 فيفري 2003 لتحديد الحدود البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة. الثانية، مع لبنان في 17 جانفي 2007 لكن هذه الأخيرة لم تصادق عليها. والأخيرة، مع الكيان الصهيوني في 17 ديسمبر 2010 لتحديد الحدود البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

إبرام قبرص لهذه الاتفاقيات لم يَرُق لتركيا التي قدّمت احتجاجا بتاريخ 02 مارس 2004 على الاتفاق مع مصر لأنّه لا يأخذ بعين الاعتبار مصالح قبرص الشمالية. فهي تعتقد أنّ منابع الغاز في المنطقة تعود إلى القبرصيتين وليس فقط لجنوب قبرص، فترفض كل استغلال مادام قبرص لم تتوحد. ومن جهة أخرى، لأنّ هناك تداخلا بين المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري لتركيا وقبرص.[3]

من الصعب فهم الموقف التركي، حتى الحجج القانونية التي قدمتها عفا عليها الزمان.

---

[1] المادة 1/3 من القانون المتضمن الإعلان عن المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل جمهورية قبرص الصادر في 2004/04/02.

[2] سبق لقبرص أن أعلنت جرفا قاريا عن طريق القانون رقم 8 المتضمن قانون الجرف القاري الصادر في 5 أفريل 1974. لكن بما أنّه صدر قبل ا.ا.م.ق.ب 1982، فإنه اعتمد على المعايير الواردة في ا.ج.ج.ق. وبقي الوضع هكذا، حتى تعديله في أكتوبر 2014. وتم إدماج قانون أفريل 2004 فيه. فأصبح قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري 2004 و2014.

[3] Turquie, Note d'information de la Turquie, concernant ses objections à l'accord du 17 février 2003 entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte sur la délimitation de la zone économique exclusive, Annexe, Law of the Sea Bulletin, n° 54, 2004, p 130.

-انظر الملحق رقم (22).

تركيا ترى أنّ نيقوسيا ليس من صلاحيتها التفاوض باسم كل الجزيرة.[1] وتعود إلى الحجج الكلاسيكية التي تعتبر أنّ البحار الشبه مغلقة مثل البحر المتوسط لا يمكن أن تقام فيها مناطق اقتصادية خالصة بل تكتفي فقط ببحر إقليمي. ولكن هذا الموقف يعزل تركيا على ساحة المتوسط لأنّ الدول الساحلية الأخرى إمّا أعلنت عن هذه المنطقة وإمّا هي في صدد التفكير فيها. كما أنّ الجزر في القانون الدولي للبحار قد تكون تابعة لإقليم دولة أو تكون الدولة مكوّنة من جزيرة (الحالة القبرصية) أو من عدة جزر، لها الحق في منطقة اقتصادية خالصة وجرف قاري، حتى لو اقتضى الأمر أن تكسب تلك الدولة-الجزيرة مساحة مائية أكبر من مساحة إقليمها البري.[2]

ويبدو أنّها تتمسك بالمادة 10 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، لأنّها تمنح فقط بحرا إقليميا للجزر ولم تمنحها منطقة متاخمة ولا جرفا قاريا. لكن المفارقة أنّ حتى هذه الاتفاقية لم تصادق عليها.

أمام إصرار قبرص على استغلال مواردها الطبيعية، أبرمت تركيا اتفاقا لتحديد الجرف القاري مع قبرص الشمالية في 21 سبتمبر 2012. وأعدّت خريطة لحدودها البحرية مع قبرص[3] تُظهر هذه الأخيرة مقسّمة إلى جزأين: قبرص الشمالية (قبرص التركية) وقبرص الجنوبية (قبرص اليونانية). واعتمدت 12 ميلا بحريا للبحر الإقليمي لقبرص الجنوبية.

كذلك، استخدمت التهديدات لتعزيز مصالحها وثني قبرص عن التنقيب على الغاز في المناطق المتنازع عليها، فنفذت تركيا مناورات عسكرية بحرية استفزازية في المنطقة لمنع الشركات البترولية من العمل في المياه القبرصية، حيث أطلق عليها البعض تسمية "دبلوماسية البوارج الحربية". وعلاوة على ذلك، أعلنت أنّها لن تسمح للشركات الدولية التي تعمل لصالح جمهورية قبرص في المناطق المتنازع عليها للمشاركة في مشاريع الطاقة التركية في المستقبل. كما أصدرت قبرص الشمالية تراخيص الاستكشاف لصالح الشركة التركية للنفط والتي تعهّدت بأنّها ستدعمها لاستكشاف المنطقة.[4]

التو، لم تكن تركيا قادرة على وقف أنشطة التنقيب والحفر في المياه القبرصية، ولكن مزيدا من التصعيد قد يدفع الشركات النفطية لتجنب النشاط في المياه القبرصية، ومن ثم منع هذه الأخيرة من إنتاج الغاز الطبيعي.

[1] Samuel FURFARI, opcit, §15

[2] جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 334 -335.

[3] انظر الملحق رقم (23).

[4] Roby NATHANSON, Ro’ee LEVY, opcit, pp 58-59.

ثالثا–لبنان وفلسطين المحتلة:

أودعت فلسطين المحتلة نقاط إحداثيات المنطقة الاقتصادية الخالصة لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة في 12 جويلية 2011، بعد أن عقدت مع جمهورية قبرص اتفاقا حدوديا في 17 ديسمبر 2010. فأدى هذا الفعل إلى ظهور نزاع حدودي مع الدولة اللبنانية أسال الكثير من الحبر وكان موضوع العديد من الدراسات.

تعود جذور هذا النزاع عندما أضحى الغاز حقيقة قبالة شواطئ لبنان. فبدأت بيروت بالتحضير لبداية الاستكشاف. وكان ذلك بموافقة البرلمان اللبناني على القانون رقم 163 بتاريخ 17 أوت 2011 المتعلق بتحديد المناطق البحرية للجمهورية اللبنانية. [1] وفيما بعد إصدار المرسوم رقم 6433 في الفاتح أكتوبر 2011 الذي يحدد المنطقة الاقتصادية الخالصة.[2]

أضف إلى ذلك، إبرام اتفاقية حدودية مع قبرص لتحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة في 17 جانفي 2007. في حين قبرص صادقت عليها، لبنان انقلبت على عقبيها ورفضت إتمام إجراءات التصديق. ويعود هذا الامتناع لسببين: الأول، معارضة تركيا للاتفاق. والثاني، أنّ الاتفاقية تضمنت خطا فاصلا ممتدا على 6 إحداثيات. بحيث تكون النقطة (1) في الجنوب صعودا إلى النقطة 6 في الشمال. اتضح للبنان فيما بعد، أنّ النقطة (1) تؤدي إلى توسيع مساحة الحدود الشمالية للمنطقة الاقتصادية الخالصة لفلسطين المحتلة.[3]

بعد توقيع الاتفاقية بين لبنان وقبرص، باشرت فلسطين المحتلة بدورها مفاوضات مع قبرص انطلاقا من النقطة (1) التي انتهت عندها المفاوضات بين قبرص ولبنان، واعتبرتها نقطة مشتركة ما بين المناطق الاقتصادية للبلدان الثلاثة، وتوصلا إلى اتفاق في 17 ديسمبر 2010.

رفضت لبنان هذا الاتفاق لأنّ النقطة (1) تقع داخل المياه اللبنانية كون أنّ المفاوضات مع قبرص لم تصل إلى نهايتها. وأنّها تركت هامشا لتحديد الحدود الثلاثية لاحقا كون أنّ هذه الطريقة معمول بها في القانون الدولي. كما أنّ المادة 3 من الاتفاقية اللبنانية–القبرصية تنص على مشاورة أحد الطرفين إذا قرر ترسيم حدوده مع دولة ثالثة تمس بالإحداثيات من 1 إلى 6.[4]

---

[1] نصت المادة 6 على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تتعدى مسافة 200. ونصت المادة 8 أن الجرف القاري لا يمتد إلى مسافة 200 ميل بحري.

[2] LIBAN : Décret n° 6433 Tracé des frontières de la zone économique exclusive du Liban, The Law of the Sea, Bulletin n° 77, 2011, p 20.

[3] انظر الملحق رقم (24).

[4] Sibylle RIZK, opcit, pp 58-59.

وفي نفس الوقت أرادت لبنان أن تصحح الوضع، فأودعت لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة، بتاريخ 14 جويلية 2010، رسالة تضمنت إحداثيات الحدود البحرية الجنوبية للمنطقة الاقتصادية اللبنانية الخالصة (النقاط 18-19-20-21-22).[1] وبتاريخ 19 أكتوبر من نفس السنة، أودعت رسالة ثانية تضمنت إحداثيات الحدود البحرية الجنوبية الغربية للمنطقة الاقتصادية اللبنانية الحصرية. (النقاط 1-23-24-25)[2]

ثم وجّهت احتجاجا إلى الأمين العام للأمم المتحدة بتاريخ 20 جوان 2011 على الاتفاق الموقع بين قبرص وفلسطين المحتلة، كونه يتنافى مع النقاط الجغرافية التي أودعتها لدى الأمم المتحدة ويشكل اعتداءً واضحا على منطقتها الاقتصادية الخالصة.[3] وتَبيّن أنّ اعتماد الحدود المرسومة في هذا الاتفاق يقضم مساحة من المنطقة الاقتصادية الخالصة اللبنانية على شكل مثلث رأسه في منطقة رأس الناقورة وقاعدته في الحدود البحرية مع قبرص بطول 17 كلم، منبسطة على مساحة أكثر من 840 كلم².[4]

من الواضح أنّ بئر "ليفياثان" يقع في أراضي فلسطين المحتلة، الشيء الذي لا تنكره لبنان، ولكن ما تخشاه أنّ البئر يمتد تحت منطقتها الاقتصادية الخالصة.[5] وإن كان كذلك، فيعني أنّها ستُقاسِم فلسطين المحتلة في الاستغلال، الشيء الذي ترفضه هذه الأخيرة إلا بأدلّة قاطعة.

ارتكبت لبنان أخطاء استغلها الكيان الصهيوني. فهي لم تصادق على الاتفاقية الحدودية بينها وبين قبرص لكي تحتج بمضمون المادة 3 الذي ينص على المشاورة. كما أنّ قبرص ليس ملزمة باحترام هذا الحكم، إلا ربما من الناحية المعنوية.

القول أنّ وضع النقطة (1) ليست النقطة الثلاثية المشتركة بين الجيران بل هي نقطة مؤقتة، لا يجد ما يقابله في أحكام الاتفاقية القبرصية اللبنانية لترسيم الحدود، إلا إذا تم تناولها في جلسات المفاوضات. وإن لم يكن كذلك، فإنّ لبنان أخطأت في تحديد حدودها البحرية (غلط في واقعة)، والقانون الدولي في هذه المسألة صريح، فلا يسمح للطرف المخطئ أن يستفيد من خطئه. وذلك طبقا لنص المادة 2/48 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، التي تقرر أنّ الدولة المعنية إذا أسهمت بسلوكها في الغلط أو كانت

[1] Liban, Rapport concernant la délimitation de la limite méridionale de la zone économique exclusive du Liban, The Law of the Sea Bulletin, No 73, 2010, pp 43-44.
[2] Liban, Liste des coordonnées géographiques de points pour la délimitation de la zone économique exclusive, partie sud de la ligne médiane occidentale (Liban-Chypre), The Law of the Sea Bulletin, No 74, 2010, p 29.
[3] Liban : Lettre en date du 20 juin 2011, adressée au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par la Mission permanente du Liban auprès de l'Organisation, Law of the Sea Bulletin, No 76, 2011, p 40.
[4] Roby NATHANSON, Ro'ee LEVY, opcit, p 22.
[5] F. William ENGDAHL, Le bassin du Levant et Israël - une nouvelle donne géopolitique, opcit, § 17.

الظروف قد جعلت هذه الدولة على علم باحتمال وقوعه، فإنّ حقها بالاحتجاج بالغلط في المعاهدة كسبب لإبطال رضاها للالتزام بها يسقط.

العقبة الثانية–أقل حدة من الأولى–بين البلدين، هي تحديد نقطة البداية من الساحل للخط الحدودي للبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة.[1] لكن يبقي الفرق صغيرا (نقاط 31 لفلسطين المحتلة و B1 لبنان)،[2] من المستبعد أن يؤثر على الرسم النهائي للخط الحدودي.[3]

يبقي النزاع حاليا عالقا وآفاق حله مسدودة، طالما سلطات الاحتلال لم تصادق على ا.ا.م.ق.ب لكي تلتزم بأحكامها في حل النزاعات. وكذلك لبنان التي لا تعترف بها أصلا كدولة وبالتالي ليس لها علاقات دبلوماسية معها للدخول في مفاوضات.

في انتظار تسويته، فإن الكيان الصهيوني ماضٍ في استغلال احتياطاته من دون أن يعير أي اهتمام للبنان. ولم يثبط ذلك في شيء عزيمته على مواصلة الاستكشاف والاستغلال. لذلك، لبد على لبنان أن تسارع في ترسيم حدودها مع فلسطين المحتلة بمعية الأمم المتحدة، مع علم أنّ هذه الأخيرة (فلسطين المحتلة) لها أحدث أسطول بحري مما يمكّنها من السيطرة على المنطقة المتنازع عليها بالقوة.

رابعا–ألبانيا–اليونان:

في 27 أفريل 2009، وقّعت ألبانيا واليونان في تيرانا اتفاقا حول تحديد مناطق الجرف القاري لكل منها وكذلك مناطق بحرية أخرى. لكن المحكمة الدستورية الألبانية ألغت الاتفاق في 15 أفريل 2010.[4]

المعارضة السياسية في ألبانيا التي طلبت من المحكمة الدستورية النظر في هذه القضية، تشك في أنّ الجانب اليوناني على علم باحتياطيات كبيرة من المحروقات في المنطقة البحرية المعنية. لذا يسعى لتفسير ا.ا.م.ق.ب بما يخدم مصالحه للسيطرة على هذه المنطقة[5] المقدرة ب 334،4 كلم^2 الغنية بالنفط والغاز.[6]

---

[1] الحدود بين الدولتين تم تحديدها في الاتفاق بين الدولتين المنتدبتين الفرنسية والبريطانية المعروف باسم اتفاق بولا-نيوكومب. هذا الأخير الذي تم توقعه في 3 فيفري 1922 ودخل حيز التنفيذ في 10 مارس 1923، نص أنّ الحدود البرية بين لبنان وفلسطين تبدأ على الساحل عند نقطة تسمى "رأس الناقورة" من دون ضبط المعلومات الجغرافية.

[2] انظر الملحق رقم (25).

[3] Jérémy DRISCH, Délimitation des espaces maritimes entre le Liban et Israël : vers une médiation américaine?, sentinelle droit international, Bulletin N° 329, 06/01/2013, § 18.

[4] Andrea PRONTERA, opcit, p 11.

[5] انظر الملحق رقم (26).

[6] Genc KONDI, Pétrole offshore, la Grèce menace la candidature de l'Albanie à l'UE, http://www.econostrum.info/Petrole-off-shore-la-Grece-menace-la-candidature-de-l-Albanie-a-l-UE_a11572.html, 11/09/2012, § 6-7.

ونتيجة لذلك، أضحت شركات النفط تتحاشي طلب ترخيص للاستكشاف في المنطقة joni-5 الألبانية ما دام أنّ النزاع الحدودي لم يسوّ بعد. ومن المستبعد أن يحل على المدى القريب لرفض اليونان إعادة المفاوضات.

خامسا-الجبل الأسود-كرواتيا:

الجبل الأسود وكرواتيا اللذان ينحدران من أصل واحد (يوغسلافيا)، لم يتوصلا بعد إلى اتفاق حدودي، لكن استطاعا أن يبرما "اتفاقا مؤقتا" يضبط الحدود المشتركة بينهما منذ 10 ديسمبر 2002،[1] بحيث اعتمدا على الخط الذي كان يفصلهما في إطار يوغوسلافيا سابقا في انتظار حل النزاع نهائيا.

هذا الاتفاق لم يشفع لهما لتفادي الخلافات. فكلما اقتربت بواخر التنقيب من تخوم الآخر، إلا واحتجّ أحدهما بذريعة عدم شرعية عمليات الاستكشاف في المناطق المتنازع عليها بحكم أنّ الحدود غير مضبوطة نهائيا. خاصة الاحتجاجات الصادرة من حكومة الجبل الأسود ضد الجانب الكرواتي الذي له همّة كبيرة لاستكشاف سواحله.

وقد بدأت حدة النزاع تتعمق منذ أفريل 2014 حين أفرجت جمهورية كرواتيا الرسوم البيانية والوثائق المتعلقة بالتراخيص التي قدمتها لبعض أصحاب الامتياز الأجانب لاستكشاف واستغلال النفط والغاز في الكتل 27 و28 و29 في البحر الأدرياتيكي، والتي تقع كليا أو جزئيا في المنطقة البحرية التي تطالب بها الجبل الأسود، وبالتالي في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري غير المحدد بين الدولتين، فاحتجت على ذلك لإدخالها شبه جزيرة "بريفلاكا" في الخرائط الجغرافية التي تصدرها الحكومة للشركات المهتمة بالتنقيب.[2]

وقدمت أيضا وزارة الشؤون الخارجية للجبل الأسود في الفاتح ديسمبر 2014 احتجاجا على منح كرواتية للشركة النرويجية "spectrum" ترخيص بإجراء مسوح زلزالية في جنوب البحر الأدرياتيكي، في منطقة متنازع عنها.[3] ويبدو أنّ كرواتية لا تبالي بتحذيرات الجبل الأسود كونها مستمرة في منح التراخيص في الكتل الحدودية.[4] وهذا ما ينبئ بأنّ الخلاف في طريق التفاقم إن لم تستدرك كرواتية نفسها.

---

[1] Monténégro, Note verbale datée du 1er décembre 2014, adressée au Secrétariat des Nations Unies par le Ministère des affaires étrangères et de l'intégration européenne, The Law of the Sea Bulletin, n° 87, 2015, p 43.
[2] Andrea PRONTERA, opcit, p 10.
[3] Monténégro, Note verbale datée du 1er décembre 2014, opcit, p 43.
[4] Monténégro, Note verbale datée du 18 mai 2015, adressée au Secrétaire général des Nations Unies par la Mission permanente du Monténégro auprès de l'Organisation des Nations Unies, Law of the Sea Bulletin, n° 88, 2015, p 23-24.

سادسا-فرنسا واسبانيا:

يعتبر خليج "ليون" من المناطق البترولية الواعدة. هذا الأمر ترك الدولتين المطلة عليه (فرنسا واسبانيا) تختلفان في كيفية تقاسمه. فرنسا من جهتها ترفض تطبيق خط الوسط لأنّ تكوين الساحل مقعّر (concave) من الجانب الفرنسي ومحدّب (convexe) من الجانب الاسباني يعود بالفائدة على هذه الأخيرة. كما ترى أنّ قرب جزر البليار (îles Baléares) يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار للوصول إلى نتيجة منصفة.[1] أمّا اسبانيا، فترى أنّ خط الوسط يوفر أعدل وأكثر الحلول إنصافا.[2]

ظلّ الوضع هادئا في المنطقة، لكن طفقت الأمور تتسارع ببداية الاكتشافات الضخمة في شرق المتوسط منذ 2010. تأثرت اسبانيا بذلك، فحملها على منح تراخيص للتنقيب عن النفط في مناطق النزاع. فكان رد فرنسا بإنشاء منطقة اقتصادية خالصة في أكتوبر 2012. احتجّت اسبانيا على ذلك بسبب إقامتها من دون اتفاق.[3] وردّت بدورها بإعلان هي الأخرى منطقة اقتصادية في جانفي 2013 ومنحت في نفس الوقت رخصة لشركة بريطانيا للبحث عن النفط في منطقة بحرية تتداخل مع المنطقة الاقتصادية الفرنسية طبقا للتخطيط الفرنسي.

ويبدو حاليا أنّ الدولتين ليست متحمسة لعرض نزاعها على طرف ثالث.

سابعا-المغرب واسبانيا:

تواجه اسبانيا والمغرب خلافا منذ عقود بسبب مسألة ترسيم الحدود البحرية بينهما في البحر المتوسط. ويتبادلان دوريا الاحتجاجات بسبب الاكتشافات في المنطقة.

أقام المغرب منطقة اقتصادية خالصة على طول سواحله في المحيط الأطلسي، لكن لم يمدها إلى البحر المتوسط. حتى اسبانيا حددت منطقة الصيد ومن بعدها منطقة اقتصادية خالصة، وفي كل مرة تتجنب تمديدها إلى بحر البوران التي تتقاسمه مع المغرب.[4]

وبالتالي بقيت الحدود بينهما غير محددة. ويرجع السبب إلى عدم اتضاح الرؤية بعد فيما يخص وضع جزيرة البران ومدينتي سبتة ومليلية التي تعتبرهما المغرب محتلتين، وترى أنّ الحدود المغربية

---

[1] Juan Luis Suárez de VIVERO, opcit, p 85.

[2] انظر الملحق رقم (27).

[3] Espagne, Note verbale datée du 27 mars 2013 adressée au Secrétaire général par la Mission permanente de l'Espagne auprès de l'Organisation des Nations Unies, The Law of the Sea Bulletin, N° 81, 2013, p 34.

[4] Claudiane CHEVALIER, opcit, pp 12 et 14.

والاسبانية يفصلها الخط الوسط بغض النظر عن الجزر الاسبانية الموجودة أمام السواحل المغربية. بينما ترى اسبانيا أنّ هذه الجزر طبقا ل ا.ا.م.ق.ب لها بحر إقليمي خاصة بها.[1]

بالإضافة إلى وجود جزر اسبانية أخرى،[2] وجيوب على طول الساحل المغربي، وضيق المساحة بين السواحل المغربية والاسبانية بحيث لا تزيد عن 100 ميل بحري.[3] كل ذلك يجعل ترسيم الحدود ورصد ومراقبة المنطقة الاقتصادية الخالصة صعبة للغاية. فأسباب النزاع بين المغرب واسبانيا لا تزال كامنة وقد تطفو على السطح في أي لحظة.

في خضم كل ما قلناه، يتبيّن جليا أنّ الخلاف الحدودي مستشرى في البحر المتوسط. خاصة في شرقه، بحيث أدت الاستكشافات إلى خلافات عميقة وخطيرة. وقد حذر بعض الخبراء في أنّ عدم ترسيم الحدود البحرية بين الدول يمثل قنبلة موقوتة قد تنفجر حال التوصل إلى اكتشافات للمحروقات تتداخل أحواضها بين الدول المطلة عليها.

وما يزيد الأمر سوءا، عدم تعاون الدول فيما بينها وعدم الجدية في تذليل الصعوبات. ويتجلى ذلك في رسم الحدود الخارجية للحدود البحرية من جانب واحد بيد أنّ قانون البحار يحث على التفاهم والتشاور مع الدول المعنية. وتعمّد الاستكشاف في المناطق المتنازع عنها رغم سبق العلم بأنّ ذلك سيتمخض عنه توترات. والرغبة في المحافظة على حالة الستاتيكو (كما يقول مصطلح العلوم السياسية) من خلال تجنب عرض النزاعات على أطراف ثالثة (القضاء الدولي...)، رغم أنّ قانون البحار والقانون الدولي عامة يوفر الآليات لذلك.

ويبقي أن نقول أنّ تحديد الحدود البحرية أمر ضروري وليس جوهريا. بمعنى أنّه ضروري لتحاشي عقبات الاستكشاف والاستغلال في المستقبل، وفي نفس الوقت ليس جوهريا، لأنّ ذلك لا يمنع من الاستكشاف والاستغلال كون الممارسة الدولية أبدعت حلا ثانيا في غياب تحديد للحدود البحرية، والمتمثل في إنشاء **منطقة التنمية المشتركة**. والتي سنتناولها لاحقا.

---

[1] Juan Luis Suárez de VIVERO, opcit, p 84.

-انظر الملحق رقم (28).

[2] مثل: صخرة الحسيمة (les rochers d’Alhucemas) وفيليز دي لا غوميرا (rocher de Vélez de la Gomera)، وجزر البقدونس (les îles Persil) وإشفارن (Zaffarines).

[3] Jérémy DRISCH, Création d'une ZEE française en Méditerranée : contexte et incidences régionales, opcit, § 13.

وقد راع البروتوكول البحري هذا الأمر (عدم تحديد الحدود). فنص في الفقرة 3 من مادته 2 بأنّ استغلال ثروات الجرف القاري ومكافحة التلوث الصادر من الأنشطة النفطية البحرية لا تمس في أي حال حق الدول في تحديد الجرف القاري.[1]

بعد أن تُحدّد الدول الساحلية الإطار المكاني الذي تمارس فيه حقها في الاستكشاف والاستغلال، هذا لا يعني أنّها ستتصرف في نطاقه كيف تشاء، وإنّما يكون للدول الأخرى في نفس هذه الرقعة الجغرافية حقوق مقررة قانونيا.

<u>المطلب الثاني: التوفيق بين حقوق الدولة الساحلية والدول الأخرى</u>

من الواضح أنّ تعدد الجهات الفاعلة والاستخدام المتعدد للبحر يطرح مشاكل رئيسة في تنظيم استخدامات الفضاء البحري، لأنّ استغلال الموارد الطبيعية في الجرف القاري عادة ما يتطلب استخدام الجزر الاصطناعية وإقامة المنشآت والهياكل في البحر. فيتأتى عن ذلك، احتلال للفضاء البحري من قبل هذه المرافق والذي يمكن أن يضر أو يعوق ممارسة الحريات التقليدية في البحر ويعرض النظام البيئي البحري إلى مخاطر التلوث. لذلك يجب على الدولة الساحلية من خلال ممارسة حقوقها السيادية الحفاظ على حقوق دول الغير ومستخدمي البيئة البحرية وأن تأخذها بعين الاعتبار. ومن هنا جاءت الحاجة إلى ضرورة التنظيم والتوفيق بين القواعد التي تحكم سطح البحر وجزئه السفلي.

وقد أدرك واضعوا ا.ج.ج.ق أهمية ضبط قواعد الاستخدامات البحرية من أجل تحقيق تعايش بين استغلال البحر وحقوق الدول الأخرى. فنصت المادة 1/5 على أنّ استكشاف الجرف القاري لاستغلال الموارد الطبيعية يجب ألا يكون له أثر في إعاقة الملاحة بشكل غير مبرر، والصيد والحفاظ على الموارد البيولوجية البحرية، ولا يعيق الأبحاث البحرية الأساسية أو إجراء البحوث العلمية الأخرى بقصد نشر النتائج. بالإضافة إلى المادة 4 التي تحظر على الدول الساحلية إعاقة وضع خطوط الأنابيب.

---

[1] كانت تركيا من الدول الحريصة على إدراج هذا الحكم في متن البروتكول. انظر:

- PNUE/PAM, Rapport de la quatrième réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.81/4, 12 Octobre 1994, p 3, § 17.

ثم سايرت ا.ا.م.ق.ب هذا المنطلق، وأعادت التأكيد على نفس هذه الحقوق التي تُمنح للدول الساحلية وغير الساحلية الأخرى،[1] وعلى عدم جواز إعاقتها.[2] بحيث كانت تصبو المادة 78 في المقام الأول إلى إقامة توازن بين حق الدولة الساحلية في استغلال جرفها والاستعمالات التقليدية للبحر.

كما وضعت ا.ا.م.ق.ب قاعدتين متلازمتين. فنصّت المادة 2/56 على أنّ *"الدولة الساحلية في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها أن تراعي حقوق وواجبات الدول الأخرى"*. أمّا المادة 3/58 فتنص أنّ الدول في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها أن تراعي حقوق وواجبات الدولة الساحلية. وبالتالي، حاولت الاتفاقية أن توفّق بين حقوق الدولة الساحلية وحريات الدول الأخرى على نحو لا يؤدي إلى الإضرار ببعضهم البعض.

من جانب البروتوكول البحري، فإنّه لم يتضمن مثل هذا الحكم بخلاف اتفاقيات إقليمية أخرى.[3] إلا ربما ما نص عليه بخصوص ضرورة أن يؤخذ في الاعتبار قبل إصدار تصريح بتصريف المواد المؤذية والضارة تأثيرها على الاستخدامات المشروعة للبحر.[4]

لكن نجد في المقابل ثلاث (3) اتفاقيات حدودية احتوت على هذا الحكم.[5] والقاسم المشترك بينها وجود إيطاليا طرفا فيها. وهذا يعكس حرص إيطاليا على الحفاظ على حقوق الدول الأخرى وحماية بيئتها البحرية من أضرار محتملة.

وسنتناول مختلف الحقوق التي تدخل تحت إطار الاستخدام المشروع للبحر والتي يجب أن لا تعيقها الأنشطة النفطية البحرية، وهي: حرية الملاحة **(الفرع الأول)**، الحق في الصيد **(الفرع الثاني)**، الحق في تمرير الكابلات وخطوط الأنابيب **(الفرع الثالث)**، البحث العلمي **(الفرع الرابع)**، حماية التراث الثقافي **(الفرع الخامس)**، حرية التحليق، حماية البيئة البحرية، وحقوق أخرى قد يستحدثها القانون الدولي **(الفرع السادس)**. كما نتطرق إلى كيفية حل الخلافات في حالة عدم التوصل إلى التوفيق بين هذه الحقوق **(الفرع السابع)**.

---

[1] المادة 1/58 و1/78 من ا.ا.م.ق.ب

[2] المادة 2/78 من ا.ا.م.ق.ب.

[3] المادة 5 من البروتوكول 1989 المتعلق بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري (المعتمد في 29 ماس 1989) التابع إلى اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث في خليج فارس (المعتمدة في 24 أفريل 1978)، تنص على أنّه يجب على كل دولة متعاقدة تسعى لضمان أنّ العمليات البحرية في نطاق ولايتها لا تحدِث تداخلا غير مبرر مع الملاحة، وصيد الأسماك أو أي نشاط آخر يمارس على أساس القانون الدولي.

[4] انظر الملحق 3 من البروتوكول البحري، الجزء "هاء", الفقرة 3.

[5] المادة 5 من الاتفاق المبرم بين إيطاليا واسبانيا في 19 فيفري 1974. المادة 3 من الاتفاق المبرم بين إيطاليا واليونان في 24 ماي 1977. المادة 1/4 من الاتفاق المبرم بين إيطاليا وألبانيا المبرمة في 18 ديسمبر 1992.

الفرع الأول: المنصات البترولية عقبة أمام حرية الملاحة

يقع على الدول الساحلية عند ممارسة حقها في استغلال ثروات الجرف القاري أن تراعي حرية الملاحة التي تعتبر من أهم الحريات التقليدية، لأنّ الاستغلال البحري يستدعي إقامة منشآت بحرية والتي من شأنها أن تعيق الملاحة، كون هذه الأخيرة تثبّت على الجرف القاري لمدة عقود. وفي كثير من الأحيان تتركز المنصات النفطية في المناطق التي تعرف ملاحة مكثفة أو قريبة من الشاطئ.

في مثل هذه الظروف، حرية الملاحة وحق الدولة الساحلية في بناء المرافق البحرية يدخلان في نزاع، لأنّ تنصيب المنشآت البحرية في الممرات الملاحية قد يفضي إلى تعطيل النقل البحري وتضييع الوقت بسبب ضرورة تغيير مسار الملاحة من أجل تجنب المنصات. كما قد تؤدي إلى خطر وقوع اصطدامات وحوادث وما يترتب عليه من أضرار.

وبالأخص في البحر المتوسط الذي يتميز بحركية كبيرة، بحيث يمر 30٪ من التجارة البحرية العالمية و22٪ من حركة النفط، أي حوالي 2،000 سفينة يوميا بمجموع سنوي يناهز 220،000 سفينة.[1] وهذا العدد مرشح للارتفاع لاسيما مع ازدهار حركة النقل، خصوصا في المحور الشرقي الغربي بين مضيق جبل طارق وقناة سويس (لاسيما بعد توسيعها)، والمحور الشمالي الجنوبي بين فرنسا وإسبانيا وشمال إفريقيا.[2]

يختلف نظام المنصات باختلاف المنطقة البحرية المتواجدة فيها. بالنسبة للمرافق المنصّبة في البحر الإقليمي تلتزم الدول الساحلية بعدم إعاقة المرور البريء وضرورة التعريف بشكل مناسب بكل المخاطر التي قد تهدد الملاحة في بحرها الإقليمي.[3] ومن ثم على الدول الساحلية ألا تمنح رخصا لبناء المنشآت البحرية إلا بعد التأكّد من أنّ تواجدها لا يعيق حق الدول في المرور البريء.

---

[1] IFM, Comité de Toulon Provence, Pollution marine en Méditerranée, fiche documentaire IFM n° 3/08, France, 20 mai 2008, p 1.
- Pierre RAZOUX, vers une nouvelle équation stratégique en méditerranée, IRSEM, note de recherche stratégique n°1, Janvier 2013, p 2.

[2] جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتورة، جامعة أبي بكر بلقايد (تلمسان)، 2010، ص 12.

[3] المادة 15 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لسنة 1958 والمادة 24 من ا.ا.م.ق.ب.

وقد حددت ا.ا.م.ق.ب المعنى ب "الإعاقة" في البحر الإقليمي بأنّها كل: *أ-فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به. ب-التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو لحسابها".*

أمّا المنصات المنصّبة في المنطقة الاقتصادية، فإنّ ا.ج.ج.ق عالجت هذه المسألة بوضع التزام عام مقتضاه أنّ استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده لا يجب أن يؤدي إلى تداخل مع الملاحة البحرية بشكل غير مبرر.[1] ثم أكدت في الفقرة 6 من نفس المادة على أنّ المنشآت ومناطق السلامة حول هذه الأخيرة يجب ألا تُنصّب في مناطق تفضي إلى إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنّها جوهرية للملاحة الدولية.

كما أنّ ا.ا.م.ق.ب هي الأخرى أعات ذكر نفس الأحكام.[2] وكذلك المنظمة البحرية الدولية (م.ب.د) في قرارها رقم (16) A.671 أوصت الدول بأن تتأكد من أنّ استغلال الموارد الطبيعية في الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لا يعرقل بشكل خطير طرق الملاحة.[3]

لكن لا ا.ج.ج.ق ولا ا.ا.م.ق.ب حددت المقصود ب "**الممرات البحرية الجوهرية للملاحة الدولية**"، ولم تعط المعايير الكفيلة للتمييز بين ممر دولي جوهري عن آخر غير جوهري. وأيضا لم تشر إلى الجهة التي تحدد الممرات الدولية الجوهرية للملاحة الدولية، أو الجهة التي تقدّر بأنّ المنشآت تعيق الملاحة، أو على أي أساس أو ما هو المعيار الذي تعتمده لتقدير هذه الإعاقة.

في الواقع، العوامل التي تدخل في تحديد هذه الممرات كثيرة ومعقدة للغاية. هناك العامل الجغرافي، التأهيل التقني للطريق، شروط الاستخدام الاقتصادي، نطاق التقدم التقني، الخصومات السياسية.[4] سلامة الطريق من الاعتداءات، والأحوال الجوية. كل هذه العوامل تشارك في اصطفاء الممرات الدولية الجوهرية.

كذلك، لا يوجد هيئة معينة تنتقي هذه الممرات، وإنّما يعود الفضل إلى الممارسة الدولية. فسفن الدول تعتاد الإبحار بانتظام في هذه الطرق، والتي مع مرور الوقت وطول الملازمة تتحول إلى ممرات جوهرية.

وبالتالي أعطت ا.ا.م.ق.ب و ا.ج.ج.ق **الأولية** للممرات الدولية الجوهرية على حق الدول في بناء المرافق البحرية. أي غلّبا حقوق الدول الأخرى على حق الدولة الساحلية. ويظهر ذلك من خلال التعليق

---

[1] المادة 1/5 من ا.ج.ج.ق.
[2] المادة 7/60 والمادة 2/78 من ا.ا.م.ق.ب
[3] م.ب.د، القرار (16) A.671 بشأن منطقة السلامة وسلامة الملاحة حول المنشآت والهياكل البحرية، 1989/10/19، § 1/ب.
[4] André SIEGFRIED, les routes maritimes mondiales, Les Études rhodaniennes, Vol 17, N°1, 1942, p 6.

الذي أعطته لجنة القانون الدولي للمادة 1/5 من ا.ج.ج.ق بقولها، "نظرا لأهمية هذه الممرات للملاحة الدولية، يجب حظر بناء المرافق أو إنشاء مناطق السلامة حتى وإن كانت هذه المرافق أو المناطق ضرورية لاستكشاف واستغلال الجرف القاري".[1]

أمّا الممرات التي لا تدخل في هذه الطائفة (الممرات البحرية غير الجوهرية للملاحة الدولية)، فإنّ ا.ا.م.ق.ب لم تُوّفر أي أولوية بين حقوق الدول الساحلية في بناء واستخدام الهياكل البحرية وحقوق الدول الأخرى للتنقل في المنطقة الاقتصادية الخالصة.[2]

الاتفاقيتان لم يحددا أيضا المقصود ب "تدخل لا مبرر له". فهل يعني هذا أنّهما لا يمنعان كل التدخلات، وإنّما فقط التدخلات غير المبررة؟

محكمة العدل الدولية هي الأخرى لم تحدد المقصود بذلك في قضية الجرف القاري لبحر الشمال لعام 1969. واكتفت بالتأكيد أنّ مبدأ حظر التدخل غير المبرر في الملاحة يعتبر من القانون الدولي العرفي.[3]

ومن المثير للاهتمام أن نلاحظ أنّ المادة 6/5 من ا.ج.ج.ق والمادة 7/60 من ا.ا.م.ق.ب اشترطت "الإعاقة" في الممرات الجوهرية، بينما اشترطت المادة 2/78 من ا.ا.م.ق.ب والمادة 1/5 من ا.ج.ج.ق "التداخل غير المبرر" في الممرات غير الجوهرية. وهذا ما يدفعنا للقول أنّ الممرات الدولية الجوهرية **لا تقبل أي إعاقة وحتى ولو كانت بسيطة**. بينما الممرات الأخرى يمكن أن **تتعرض لإعاقة بسيطة**.

ويبقي مفهوم "التداخل غير المبرر" واسعا ولا يحد حقوق الدول الساحلية إلا جزئيا، لأنّ تقييم معقولية التهديد أو الإعاقة يؤول حصرا للدولة الساحلية التي تصبح حاكما وطرفا في نفس الوقت. بناء على ذلك، يصير هذا الإجراء قابلا للنقاش من حيث إنّه يسمح للسلطة الوطنية أن تقرر مسألة تصب في مصلحة المجتمع الدولي بأسره.[4]

لكن في الممارسة العملية، على عكس ما قلناه، تعطى الدول الأولوية للمنشآت على حساب حرية الملاحة.[5] فما يكون لهذه الأخيرة إلاّ التأقلم مع المنصات من دون إمكانية إزاحتها عن مكانها.

---

[1] Guido STARKLE, les épaves de navires en haute mer et le droit international. le cas du « Mont-Louis », RBDI, 1984/1985-1, p 519.

[2] Hossein ESMAEILI, opcit, p 282.

[3] Guido STARKLE, opcit, pp 519-520.

[4] Levy –MORELLE, L’île artificielle de Zeebrugge et le droit international, RBDI, Vol 1, 1975, pp 164-165.

[5] في مدخل ميناء نيو اورليانز (Nouvelle-Orléa) في الولايات المتحدة نشب خلاف بين مالكي السفن والصناعة النفطية بسبب عدد وموقع المنصات التي أجبرت رُبان السفن على القيام بتعرجات ومنعطفات كثيرة للوصول إلى الميناء. وبالإضافة إلى ذلك، كانت تغطي بعض عوامات الإشارة البحرية. انظر:

الفرع الثاني: احتكاك مناطق الصيد بحقول النفط والغاز البحري

الصيد والصناعة البحرية يتفاعلان من خلال تقاسم نفس مناطق النشاط. ومن ثم، على الدول أنّ تحاول التوفيق بين استغلال الجرف القاري والصيد البحري، من دون أن يؤدي أحدهما للإضرار بالآخر، لأنّ استخدام منصات النفط في أجزاء مختلفة من البحر قد يتداخل مع صيد الأسماك، خاصة في منطقة البحر المتوسط التي تعد من المناطق الغنية بالثروة السمكية.[1]

إنّ المنصات النفطية الواقعة في الأماكن التي تجري فيها أنشطة الصيد تكبح مرور سفن الصيد وتقيّد وصولها إلى مناطق الصيد.[2] وعلاوة على ذلك، فإنّ التلوث النفطي الناجم عن منصات النفط يمثل خطرا كبيرا على الثروة السمكية.[3]

كذلك الدراسات الزلزالية تشكل خطرا على أسراب الأسماك وتؤدي إلى نقص نسبة الصيد، لأنّ الانفجارات والمدافع الهوائية تُفزع الأسماك التي تغادر منطقة التنقيب.[4]

ويظهر ضرر الاستغلال البحري على الصيد بدقة من خلال الدراسات التي أعدّتها بعض الدول، كالدراسة التي قامت بها الحكومة الناميبية، حيث وجدت أنّ صيد التونة انخفضت من 4046 طن في 2011 إلى 650 طن في 2013 بسبب استغلال النفط والغاز البحري.[5] لذلك البروتوكول البحري ألزم الدول بأن تأخذ في الاعتبار مناطق الصيد (مناطق وضع بيض الأسماك وتربيتها ومراعي الأسماك الصدفية) قبل إصدار أي ترخيص.[6]

- J. Levy –MORELLE, opcit, p 164.

[1] جمال واعلي، مرجع سابق، ص 30-31.

[2] السفن الزلزالية تتنقل في مسار محدد مسبّقا، بعض الدول تعتمد على ذلك لتحديد مسار سفن الصيد في المنطقة لتجنب الصراع بين أصحاب النشاطين. انظر:

-David L. PETERSON, Seismic Survey Operations : Impacts on Fish, Fisheries, Fishers and Aquaculture, British Columbia Seafood Alliance, Canada, February 2004, p 3.

[3] تضامن واحتج بعض سكان ألاسكا الذين يعتبر الصيد أهم دخل لهم، ضد منصة بحرية (Northstar) في بحر بوفورت (Beaufort)، مما أدى إلى تأجيل بنائها. انظر:

-Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 13.

[4] Jean Deveaux-CHARBONNEL, les installations pétrolières en mer, in, René-jean DUPUY, opcit, p 346.

- هناك بعض الدول تتخذ تدابير مختلفة للتخفيف من هذا الأثر. مثل: منع المسح السيزمي في أوقات الهجرة والتكاثر، التقليل من نشاط المسح في الليل، تحسين المراقبة المرئية. ومرافقة الدراسات الزلزالية من طرف مراقب بيولوجي. انظر:

-David L. PETERSON, opcit, p 9.

[5] Agritrade, L'exploitation de pétrole, gaz et minerais : source de préoccupation du secteur de la pêche de nombreux pays ACP, Lettre d'information Pêche, Wageningen, Pays-Bas, Mars 2014, p 13.

[6] انظر الملحق 3 من البروتوكول البحري، الجزء "جيم", الفقرة 2.

في المقابل، بعض طرق الصيد تشكل خطرا على سلامة المنشآت النفطية البحرية مثل الصيد بالجر التي تؤدي إلى تمزيق خطوط الأنابيب[1] أو الإضرار بالمعدّات المتعلقة برأس البئر.[2]

وقد يسفر عن شباك الصيد جر أكوام مخلّفات الحفر وما يترتب عليه من مخاطر بيئية. لذلك بعض الدول مثل بريطانيا تشترط على سفن الصيد إجراء عمليات تمشيط مواقع الصيد والتحقق من أنّ المنطقة مطهّرة من أي مواد ذات صلة بالمواد النفطية المتبقية[3] قبل استخدام تقنية الصيد بالجر.

منطقة السلامة حول المنصات النفطية عادة ما تتحول إلى منطقة صيد وفيرة، لأن هيكل المنصة يتحول إلى مرجان اصطناعي تتكاثر فيه الأسماك،[4] الشيء الذي يؤدي إلى جلب قوارب الصيد التي تصبح تهدد سلامة المرافق بسبب الدخول المتكرر لمنطقة السلامة والصيد غير المنظم حولها.[5]

وقد تواجه علاقة نشاط الصيد مع المحروقات البحرية في البحر الأبيض المتوسط 3 حالات:

1-في حالة ما تُنشئ كل دول المتوسط منطقة اقتصادية يتأتى عن ذلك اختفاء منطقة أعالي البحار، واقتصار حق الصيد في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية على الدول الساحلية وحدها. عندئذ تصبح النزاعات التي تنشأ بين الصيادين وأصحاب المنصات شأنا داخلي تعالجه الدول الساحلية داخليا بموجب قوانينها ومحاكمها وحتى لعب دور الوسيط للوصول إلى حلول ترضي الطرفين.

2-في حالة ما تُنشئ دول متوسطية منطقة اقتصادية خالصة، لكن تسمح لدولة أخرى بالوصول إلى الفائض، لأنّ قانونيا الدولة الساحلية هي الجهة التي تقرر كمية الصيد المسموح بها في منطقتها الاقتصادية[6] وفقا لمصالحها الوطنية. وعندما لا تكون قادرة على جني الكمية المحددة بأكملها، تتيح للدول الأخرى فرص الوصول إلى الفائض من كمية الصيد المسموح بها عن طريق اتفاق.[7] وباحترام الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة المعمول بها في الدولة الساحلية.[8]

---

[1] تضمنت ا.ا.م.ق.ب (المواد 113-115) ومن قبلها اتفاقية أعالي البحار لعام 1958 (المواد 27-29) أحكاما خاصة للتعويض عن الأضرار المترتبة عن هذا النوع من الصيد على خطوط الأنابيب.

[2] Jean Deveaux-CHARBONNEL, les installations pétrolières en mer, in, René-jean DUPUY, opcit, p 346.

[3] Cristina GOMEZ, David R. GREEN, the impact of oil and gas drilling accidents on EU fisheries, european parliament, Brussels, 2013, p 18.

[4] المادة 7/5 من ا..ج.ق كانت تدعو الدول الساحلية إلى المحافظة على الموارد البيولوجية في منطقة السلامة ضد العوامل الضارة.

[5] في غانا، سجلت لجنة النفط في 2015 فقط، 595 اقتحام لمنطقة السلامة، مما يشكل خطرا على الصيادين أنفسهم والمنشآت البحرية. انظر:
-moses dotsey AKLORBORTU, Ghana's offshore operations under threat from activities of fishermen, http://www.graphic.com.gh/news/general-news/ghana-s-offshore-operations-under-threat-from-activities-of-fishermen-buah.html, 22/06/2016, § 3-4.

[6] المادة 61 من ا.ا.م.ق.ب.

[7] المادة 62 من ا.ا.م.ق.ب

[8] المادة 4/62 من ا.ا.م.ق.ب.

إذا حصل نزاع في هذه الحالة بين الدولة الساحلية وحق الدولة الأخرى في صيد الفائض يجب معالجته بموجب الاتفاق المبرم بين الطرفين. وفي حالة غياب أحكام حول ذلك، فإنّ الممارسة تعطي أهمية أكثر للمصالح النفطية للدولة الساحلية عن مصالح الصيد للدول الأجنبية. وهذا متوافق مع فلسفة الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة اللذين تم إنشاؤهما خصيصا لحماية حقوق الدول الساحلية على مواردها الطبيعية.[1]

3-في حالة دول المتوسط التي لم تعلن منطقة اقتصادية خالصة أو على الأقل منطقة صيد محفوظة، فذلك يقتضي أنّ المياه التي تعلو جرفها القاري المحصور بين مسافة 12 ميلا بحريا من خط الأساس ومسافة 200 ميل بحري يعد من قبيل أعالي البحار. فيتمخض عن ذلك الحق لكل الدول، سواء أكانت مطلة على البحر المتوسط أو من منطقة أخرى، الحق في ممارسة الصيد من دون اتفاق مسبق.[2]

في هذه الحالة ترجح كفّت حقوق الدول الأخرى في الصيد عن حقوق الدولة الساحلية في استغلال جرفها القاري. لأنّ من جهة، الفقرة 2 من المادة 78 من ا.ا.م.ق.ب حثت الدول الساحلية بعدم التعدي أو التداخل غير المبرر مع حقوق الدول الأخرى عندما تكون بصدد استغلال جرفها القاري. ومن جهة أخرى، هذه الحالة تشبه الزمان التي لم تكن فيه ا.ا.م.ق.ب قد اعتمدت. وهذا يعني أنّه في ظل ا.ج.ج.ق كانت المياه التي تعلو الجرف القاري تصنف في خانة أعالي البحر. على إثر ذلك، كانت تقتضي المادة 1/5 عدم جواز التداخل غير المبرر مع الصيد.

هذه الحالة الأخيرة ترجع بنا إلى ما تم تقريره سابقا حول ضرورة إعلان منطقة اقتصادية في حالة استغلال الجرف القاري لتجنب دخول أطراف خارجية قد تفرض نفسها بقوة القانون وتعكر صفو الاستغلال.

---

[1] Hossein ESMAEILI, opcit, p 275.

[2] المادة 1/87/ه والمادة 116 من ا.ا.م.ق.ب.

الفرع الثالث: عدم المساس بحق الغير في تمرير الكابلات وخطوط الأنابيب

وضع الكابلات وخطوط الأنابيب البحرية على قاع البحر من الحقوق المضمونة بموجب قانون البحار. فقد نصت ا.ج.ج.ق[1] ومن بعدها اتفاقية مونتي غوبي[2] على عمومية هذا الحق بالنسبة للدول الساحلية وغيرها.

يقصد بخطوط الأنابيب تلك التركيبات الأنبوبية التي لها وظيفة نقل النفط أو الغاز من موقع إنتاجه إلى جهة معينة.[3] أمّا الكابلات، فيقصد بها تلك الأسلاك المكوّنة من خيوط أو ألياف بصرية معزولة ومغلقة تستخدم لنقل التيار الكهربائي أو إرسال معلومات تحت الماء، موضوعة على قاع البحر أو مغروسة فيه.[4]

نستنتج ببساطة أنّ خطوط الأنابيب تنقل سلعا مادية (محروقات). أمّا الكابلات فتنقل سلعا معنوية (معلومات).

في مجال الأنشطة النفطية البحرية، تُستخدم خطوط الأنابيب لنقل المحروقات من المنشآت البحرية إلى منشآت أخرى سواء في اليابسة[5] أو في البحر[6] بطريقة سريعة وفعّالة، ممّا يلغي الحاجة لاستخدام سفن نقل أو خزّانات.[7] أمّا في غير عمليات الاستكشاف والاستغلال، فتُستخدم لنقل المحروقات بين إقليم الدولة المنتجة وإقليم الدول المستهلكة. وعادة ما تُفضِّل الدول نقل الغاز والبترول بالأنابيب لأنّه أحسن من الناحية البيئية والاقتصادية من السفن.

بالنسبة للكابلات البحرية، فإنّها تستخدم لنقل الكهرباء للمنشآت المنصّبة على الجرف القاري. أمّا في غير ذلك، فإنّ الدول تستخدمها في مجال المعلومات والطاقة.

---

1 المادة 4.

2 المادة 1/58 و1/79.

3 European Maritime Safety Agency, Pollution Preparedness and Response Activities : Action Plan for Response to Marine Pollution from Oil and Gas Installations, Lisbon, Portugal, November 2013, p 97.

4 Louis SAVADOGO, le régime international des câbles sous-marins, JDI (Clunet), n° 1, Janvier 2013, p 46.

5 يتم نقل المحروقات عبر خطوط الأنابيب إمّا لإقليم الدولة صاحبة المكمن لتكريره أو لدولة أخرى بعد اتفاق بين هذه الأخيرة والدولة صاحبة المكمن.

6 أحيانا تكون هناك منصة للتكرير بجانب منصة الاستغلال تنقل إليها المحروقات المستخرجة مباشرة عبر خطوك الأنابيب.

7 نصت المادة 1/د/3 والمادة 1/و/4 من البروتوكول البحري على حق الدول في استخدام خطوط الأنابيب لنقل مستخرجات الحقول باعتباره من أنشطة الاستغلال.

هذا الاستخدام المكثف لخطوط الأنابيب والكابلات المغمورة قد يقود إلى التداخل بين حق الدول في وضع هذه الأخيرة وحق الدول الساحلية في استغلال جرفها القاري. وتظهر صور هذا التعارض في حالتين:

الأولى، تتعلق بالمنصة البحرية: فقد تفضي منشأة بحرية منصّبة سابقا إلى إعاقة تمرير كابلات وخطوط أنابيب بحرية جديدة من طرف الدول الأخرى. أو العكس، أي تؤدي كابلات وخطوط أنابيب مغمورة مملوكة للدول الأخرى وموضوعة سابقا إلى إعاقة تنصيب منصة بحرية.

الثانية، تتعلق بخطوط الأنابيب والكابلات: فقد تتداخل كابلات وخطوط أنابيب الدولة الساحلية وخطوط الأنابيب وكابلات الدول الأخرى، أو العكس.

وتجدر الإشارة إلى أنّ ظهور اكتشافات ضخمة للمحروقات في البحر المتوسط سمح بتحقيق اكتفاء ذاتي، بل حتى فائض، ممّا دفع بهذه الدول للتخطيط من أجل التصدير للدول المستهلكة، خاصة الأوربية.[1] وبالتالي من المنتظر أن يعرف البحر المتوسط في السنوات المقبلة تثبيت آلاف الكيلومترات من خطوط الأنابيب التي ستقطعه طولا وعرضا، ومن المحتمل أيضا ارتفاع عدد المنشآت البحرية في المستقبل وفقا للاستكشافات الجديدة. وبالتالي كل هذا من شأنه أن يعطل مصالح الدول الساحلية والدول الأخرى معا ويفتح على مصارعهم نزاعات وأزمات.

ونفس الشيء بالنسبة للكابلات المغمورة التي يحتوي البحر المتوسط آلاف الكلومترات منها. والتي ستعرف تطورا أكثر في السنوات القادمة، خاصة مع تعاظم أهمية النت وانتشار الألياف البصرية.

لذلك أوجدت اتفاقية مونتي غوبي بعض الأحكام قصد التوفيق بين كلا الحقين. لكن تختلف حقوق الدول الأخرى في وضع خطوط الأنابيب والكابلات من منطقة إلى أخرى.

في حدود البحر الإقليمي، لا تملك الدول الأخرى أي حق ماعدا حق المرور البريء، وبالتالي ليس هناك حق وضع الكابلات وخطوط الأنابيب، فيجوز للدولة الساحلية أن تمنع تمرير خطوط أنابيب وكابلات الدول الأخرى. وذلك يقتضي أن الدول الساحلية التي تستغل قاع البحر الإقليمي تصبح بمعزل عن أي نزاع مستقبلي.

---

[1] في نوفمبر 2018 توصلت سلطات الاحتلال إلى اتفاق تاريخي مع اليونان وإيطاليا وقبرص لمد أنبوب غاز في أعماق البحر المتوسط (مشروع East Med)، والذي سيكون الأطول في العالم بطول ألفين (2000) كيلومتر، لضخ الغاز المستخرج من حقل "لڤيتان" العملاق إلى السوق الأوربية ودول البلقان.

أمّا إذا سمحت بذلك، فيكون للدول الساحلية الحق في تنظيم مرورها على البحر الإقليمي ووضع شروط دخولها لإقليمها البري[1] لكي لا تعيق استغلال الموارد البحرية. وكذلك تنظيم جميع النشاطات المتعلقة بها مثل إصلاحها وصيانتها.

في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، للدول الأخرى الحق في وضع خطوط الأنابيب والكابلات. ومن الأهمية بمكان أن يتم التنبيه إلى أنّ حق وضع خطوط الأنابيب والكابلات البحرية يمارس ضمن النظام القانوني للجرف القاري لأنّها تنصب عليه. وحتى وإن أشارت المادة 1/58 من ا.ا.م.ق.ب إلى حرية وضع خطوط الأنابيب والكابلات في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنّ المادة 3/56 من الاتفاقية ذاتها جعلت الحقوق المتعلقة بالجرف القاري تمارس وفقا للجزء السادس.

ولكن اتفاقية مونتي غوبي لم تطلق هذا الحق على عواهنه، وإنّما أرفقته بالتزامات تتلخص فيما يلي:

أولا– لا يجوز للدولة الساحلية أن تعيق وضع الكابلات وخطوط الأنابيب، وفي المقابل لها الحق في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية.[2] ويقصد بذلك، أنّ للدول الساحلية الحق في أن تتخذ كل الإجراءات المناسبة حتى تتمكن من الانتفاع بمواردها ومن دون أن يقود ذلك إلى الإضرار بحق الغير في وضع خطوط الأنابيب والكابلات. غير أنّ ا.ا.م.ق.ب لم تشرح المقصود بلفظ "تدابير معقولة"، وهذه عبارة لينة قد تؤدي إلى تعسفات.

ومن التعسفات التي نسجلها، ما نجده في رأي الأستاذ "hubert charles" الذي يرى أنّ بإمكان الدولة الساحلية أن تطلب نقل خطوط الأنابيب والكابلات إلى مكان آخر إن كانت تعيق استغلال الجرف القاري.[3] إلاّ أننا نرى أنّ هذا التدبير لا يمكن نعته ب "تدبير معقول" لأنّه يُجبر الدول صاحبة خطوط الأنابيب والكابلات إلى إعادة دراسة مسار جديد وما يترتب عليه من تكاليف جديدة وصعوبات.

ولا يجوز أيضا للدول الساحلية أثناء استغلال مواردها الطبيعية أن تعيق صيانة هذه الكابلات وخطوط الأنابيب. أمّا حق استبدالها فإن ا.ا.م.ق.ب أشارت فقط إلى حق استبدال الكابلات وليس خطوط الأنابيب، ولم تذكره صراحة إلا في المياه الأرخبيلية.[4] ولكن، يبدو أنّه يرتبط ارتباطا وثيقا بحرية الوضع. وبالتالي من الممكن امتداد هذا الحكم للمناطق البحرية الأخرى وإلى خطوط الأنابيب، ومن المفروض

---

1 المادة 4/79 من ا.ا.م.ق.ب

2 المادة 2/79 من ا.ا.م.ق.ب. والمادة 4 من ا.ج.ج.ق.

3 Hubert CHARLES, opcit, p 360. A la marge.

4 المادة 2/51 من ا.ا.م.ق.ب.

أنّ الدولة الساحلية لا ترفض هذا الحق، ولكن ينبغي أن لا تُنفذ أشغال الاستبدال إلا بعد التشاور مع الدولة الساحلية.[1]

كما يمكن استنتاج حق استبدال الكابلات وخطوط الأنابيب في الجرف القاري من مضمون المادة 1/58 من ا.ا.م.ق.ب التي بعدما ذكرت حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة أضافت عبارة "*وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا*". ومن ثم يمكن أن يفهم أنّ حق الاستبدال يعتبر من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا المتصلة بحق تمرير خطوط الأنابيب والكابلات.[2]

ثانيا– على الدولة الساحلية، أثناء وضع الكابلات وخطوط الأنابيب، أن تأخذ في الاعتبار كابلات وخطوط أنابيب دول الغير الموضوعة سابقا على قاع البحر. وعلى وجه الخصوص، لا تعيق إمكانيات إصلاحها.[3]

بالإضافة إلى ذلك، يلزم البروتوكول البحري الدول الساحلية بأن تمتنع عن منح المشغل رخصة لإقامة المنشآت والمرافق البحرية إذا كان موقعها له آثار معاكسة على خطوط الأنابيب والكابلات.[4]

فمثلا، إذا كانت الدولة الساحلية بصدد استغلال جرفها القاري، على الدول الأخرى أن تأخذ في الاعتبار المنشآت البحرية وخطوط الأنابيب والكابلات التي توصل بين المنصة المثبتة على الجرف القاري والساحل. وفي نفس الوقت، على الدولة الساحلية عند تنصيب المرافق البحرية وخطوط الأنابيب والكابلات التي تربط هذه الأخيرة والساحل، أن تأخذ في الاعتبار خطوط الأنابيب وكابلات الدول الأخرى التي سبق وضعها.

ثالثا– يجب أن يحصل مسار وضع خطوط الأنابيب على الجرف القاري على موافقة الدولة الساحلية.[5] وهذا يعنى أنّ الدولة الساحلية والدولة صاحبة الأنبوب يجب أن تتشاورا فيما بينهما من أجل التوّصل إلى أفضل مسلك يسمح بتجنب إعاقة الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر على غرار استكشاف واستغلال موارد قاع البحر.

---

[1] Jean CHAPPEZ, Les câbles sous-marins de télécommunications, AFDI, Vol 32, 1986, p 770.

[2] التوجيه البحري في المادة 2/7/6/أ صحح هذا اللبس، بحيث أعطى للدول، الأوربية وغير الأوربية، الحق في ممارسة كل الحقوق المتعلقة بخطوط الأنابيب والكابلات داخل منطقة السلامة أو بالقرب منها، والمتمثلة في: الوضع، التفتيش، الفحص، الإصلاح، الصيانة، التغيير، والنزع.

[3] المادة 5/79 من ا.ا.م.ق.ب.

[4] المادة 3/4 من البروتوكول البحري

[5] المادة 3/79 من ا.ا.م.ق.ب.

لكن ننبه إلى أنّ الفقرة 3 من المادة 79 لم تشترط الموافقة على مسار الكابلات، ممّا دفع ببعض الفقه إلى القول بعدم ضرورة حصول مسار الكابلات على موافقة الدولة الساحلية.[1] ولكن من أجل تحاشي التداخل بين الحقين يجب أن يخضع مسار الكابلات لموافقة الدولة الساحلية لكيلا يعيق البنية التحتية والمرافق التي تستخدم لاستغلال قاع البحر.

وكذلك المادة 5/79 من ا.ا.م.ق.ب تلزم الدول على الأخذ في الاعتبار خطوط الأنابيب وكابلات الدول الأخرى، ومن ثم، يبدو لا مفر من أنّ أي مشروع مد كابل جديد على الجرف القاري ينبغي أن يقدم للدولة الساحلية التي يمكن أن تطلب تصحيح مساره.

وبالمفهوم الضيق للقانون، فقط المسار يخضع لموافقة الدولة الساحلية وليس الحق في وضع الكابلات وخطوط الأنابيب ولا الحق في إصلاحها وصيانتها، وإلا مبدأ الحرية يختفي.[2] كما لا يبدو أنّ الدولة الساحلية من حقها الاعتراض على الدراسات الأولية للتضاريس اللازمة لتحديد المسار لأنّها ترتبط ارتباطا وثيقا بمبدأ حرية الوضع.[3] إلاّ أنّه ينبغي أن يتم إرسال إشعار مسبق لتلك العمليات إلى الدولة الساحلية لتحدد معها التوقيت والطرائق المناسبة من أجل التوفيق بين حرية الوضع وأنشطة استكشاف واستغلال الجرف القاري.[4]

وفي إطار تنفيذ الالتزامات بحسن نية وعلى نحو لا يشكل إساءة في استعمال الحق، لا يجوز للدولة الساحلية أن تفرض مسارا من شأنه أن يجعل من المستحيل على الدول الأخرى أن تضع خطوط الأنابيب. لكن مسموح لها أن تحظر عبور خطوط الأنابيب في مناطق السلامة التي أنشأتها حول المنشآت النفطية والغازية.[5]

رابعا- بمقتضى نص الفقرة 4 من المادة 79 في جزئها الثاني، فإنّه لا يوجد ما يؤثر على ولاية الدولة الساحلية على الكابلات وخطوط الأنابيب التي تم بناؤها أو استخدامها في إطار استكشاف جرفها القاري

---

[1] Tara DAVENPORT, Submarine Cables: Problems in Law and Practice, CIL, Singapore, 2010, pp 16-17.

[2] أدخلت الممارسة الدولية بعض القيود على حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب لم تُنزل بها ا.ا.م.ق.ب من سلطان. مثل: ضرورة الحصول على ترخيص مسبق أو ضرورة عقد اتفاق. بل منهم من فرض عليها رسوم جبائية. وللمزيد من التفصيل يمكن الرجوع إلى مقال الأستاذ Louis SAVADOGO الذي ساق في مقاله العديد من الشواهد على ذلك.

-Louis SAVADOGO, opcit, pp 53-56.

[3] كما سبق الإشارة إليه فإن عبارة "*وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا*" المتضمنة في المادة 1/58 تجعل الدراسات الأولية لتحديد مسار الكابل تدخل في مجال حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب.

[4] Jean CHAPPEZ, opcit, p 770.

[5] Arsalan LABAF, Coastal state jurisdiction in offshore pipeline projects, Master thesis, University of Lund, Sweden, Spring 2010, p 27.

أو استغلال موارده أو تشغيل ما يقع تحت ولايتها من الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات. وبالتالي لا تؤول ولايتها للدولة التي يحمل المشغل جنسيتها، وإنّما تبقي تحت تصرف الدولة الساحلية.

كل الالتزامات السالفة الذكر تشجع الدولة واضعة الكابلات وخطوط الأنابيب والدولة الساحلية المستغلة لجرفها القاري لإجراء مشاورات وتبادل وجهات النظر في سبيل الخروج بأحسن مسار يضمن إقامة توافق بين حقوق الطرفين.

ولا يمكن أن نقول أيّ الحقين له **الأولية** على الآخر، لأنّ حق الدول الساحلية في استغلال الجرف القاري لا يؤدي إلى إمكانية إلغاء حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب. كما أنّ العكس صحيح.

الفرع الرابع: البحث العلمي البحري والمحروقات البحرية

في العقود الأخيرة زاد اهتمام المجتمع الدولي بمجالات البحث العلمي البحري لما فيه ازدهار ورخاء الإنسانية من خلال تعميق وتطوير المعارف. وقد أضحت حرية البحث العلمي البحري[1] واحدة من الحريات الأساسية المعترف بها.

وإن كان البحث العملي البحري مباحا في أعالي البحار لكل دول المعمورة،[2] إلا أنّه في المناطق التي للدول الساحلية حقوق سيادية تصطحبه قيود نظرا لاحتمال تداخله معها. وخصوصا عرقلته استكشاف واستغلال المحروقات البحرية.

بخلاف ا.ج.ج.ق، فإنّ ا.ا.م.ق.ب احتوت على تفصيل أكثر للتوفيق بين البحث العلمي البحري وتداخله مع الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، بما في ذلك الصراع مع منصات النفط والغاز.

الدول الساحلية في بحرها الإقليمي تملك الحق دون غيرها في التنظيم والترخيص وإجراء البحوث العلمية البحرية. ولا يُنفذ أي نشاط علمي إلا بعد صدور موافقة صريحة من طرفها ووفقا للشروط التي تحددها.[3] تستمد الدولة الساحلية هذه السلطة من حقيقة سيادتها الكاملة على البحر الإقليمي. لذلك، عند وجود أي تعارض بين البحوث العلمية والمنشآت النفطية العاملة في البحر الإقليمي يؤول للدولة الساحلية

[1] لم تحدد ا.ا.م.ق.ب المقصود ب "البحث العلمي البحري". وقد طالبت بعض الدول أثناء المفاوضات بالتفرقة بين البحوث العلمية التي يكون الهدف منها توسيع المعارف العلمية، وبين تلك التي تجرى أساسا من أجل استكشاف واستغلال ثروات المنطقة. انظر:
-عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 150-151.
[2] المادة 239 من ا.ا.م.ق.ب.
[3] المادة 245 من ا.ا.م.ق.ب.

الحق في الفصل في هذا التداخل، وقد تفرض التدابير التي تراها مناسبة من أجل التعامل مع هذه المشكلة.[1]

أمّا في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري، فإنّ أحكام البحث العلمي عرفت تطوراً بين ا.ج.ج.ق واتفاقية مونتي غوبي.

أولا، ا.ج.ج.ق لم تشترط موافقة الدولة الساحلية في إجراء البحوث العلمية فوق الكتلة المائية التي تعلو الجرف القاري كونها من أعالي البحار. وثانيا، حظرت المادة 1/5 تداخل الأنشطة النفطية البحرية مع "*الأبحاث البحرية الأساسية أو إجراء البحوث العلمية الأخرى بقصد نشر النتائج*". وما يشدّ الانتباه أنّ الفقرة استخدمت لفظ "*تداخل*" فقط. بينما في نفس الفقرة، استعملت لفظ "*تداخل غير مبرر*" فيما يخص الملاحة والصيد البحري. ومن ثم، أمكن القول أنّ البحث العلمي البحري لا يقبل أي نوع من التعارض، سواء كان مبررا أو لا. وبالتالي نستخلص أنّ البحث العلمي في إطار ا.ج.ج.ق كان له الأولية على استغلال المحروقات.

ويجب التنبيه إلى أنّ أولية البحث العلمي على استغلال المحروقات ليست مطلقة، لأن الفقرة الأولى ذكرت "*البحوث العلمية الأساسية*" و"*البحوث العلمية الأخرى*". والظاهر أنّ بينهما فرقا، لكن الاتفاقية لم تبيّن المقصود بكليهما، ولم تنص على المعايير التي تمكّن من التفرقة بين "بحث علمي أساسي" وآخر "غير أساسي". ومن ثم، وفقا للتفسير الضيق للمعاهدة، فإنّ **الأبحاث العلمية غير الأساسية والتي ليس للجهة المنفذة نية نشرها،** لا يكون لها الأولية على الأنشطة النفطية البحرية.

أمّا البحث العلمي الذي يجري فوق الجرف القاري ذاته، فإنّ الفقرة 8 من نفس المادة تشترط موافقة الدول الساحلية. وطالما تم الحصول على موافقة الدولة الساحلية، فإنّه من المستبعد حصول تداخل بين النشاطين. وإن حدث ذلك، تبقي الأولية للبحث العلمي البحري بمفهوم الاتفاقية.

ثم اتفاقية مونتي غوبي قامت بقلب الموازين بحيث منحت للحقوق الاقتصادية للدول الساحلية الأولية على الأبحاث العلمية. وذلك بالنص صراحة على أنّ الأبحاث العملية يجب ألا تتعرّض بطريقة لا يمكن تبريرها مع الأنشطة التي تقوم بها الدول الساحلية في ممارستها لحقوقها السيادية ولولايتها في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري.[2] وإن كانت ا.ا.م.ق.ب لم توضّح المعنى الدقيق ل "*التعرض بطريقة لا*

[1] Hossein ESMAEILI, opcit, pp 292-293.

[2] المادة 8/246 من ا.ا.م.ق.ب.

يمكن تبريرها"، مما يوحي بأنّ ليس كل أنواع "التعرّض" يبيح للدولة الساحلية حجب موافقتها على سير مشروع البحث العلمي البحري.

كما قامت الاتفاقية بفرض شروط جديدة على إجراء البحوث العلمية البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. ولذلك من جهة، بإعطاء للدولة الساحلية الحق في تنظيمها. ومن جهة أخرى ضرورة الموافقة على كل بحث علمي يُنفذ في المنطقتين.[1] ولم تجعل أي تفرقة بين البحوث العلمية الأساسية والبحوث العلمية الأخرى.

وفي الظروف العادية، تقوم الدولة الساحلية بإعطاء موافقتها لمشاريع البحوث العلمية البحرية، غير أنّها يمكن أن ترفض ذلك وفقا لتقديرها إذا:

أ– كانت المشاريع العلمية ذات أثر مباشر على استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية،

ب–كانت المشاريع العلمية تنطوي على الحفر في الجرف القاري أو استخدام المتفجرات أو إدخال مواد ضارة في البيئة البحرية.

ج– كانت المشاريع العلمية تنطوي على بناء أو تشغيل أو استخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المشار إليها في المادتين 60 و80 من ا.ا.م.ق.ب،[2] لأنّها قد تؤدي إلى التداخل مع المرافق والمنشآت التي تستخدمها الدولة الساحلية لاستغلال جرفها القاري.

ويُلاحظ أنّ الحق في تقدير التداخل بين النشاطين أسندته الاتفاقية صراحة إلى الدولة الساحلية. بالتالي تصبح هي الخصم والقاضي في نفس الوقت.

كما أدرجت الاتفاقية بند تحفّظ لتفادي أي نزاع في المستقبل في حالة ما تمخض عن البحث العلمي العثور على مكامن للموارد الطبيعية. فنصت المادة 241 على أنّ *"أنشطة البحث العلمي البحري لا تشكل الأساس القانوني لأية مطالبة بأي جزء من البيئة البحرية أو مواردها*". فإذا أسفرت البحوث العلمية على الجرف القاري إلى اكتشاف حقول للمحروقات لا يجوز للجهة التي قامت بالاكتشاف أن تطالب بجزء منها.

يمكن القول أنّ ا.ا.م.ق.ب أحرزت تقدما مهما في محاولة التوفيق بين الأنشطة النفطية البحرية والبحث العملي بحيث رغم أنّها منحت **الأولية** للحقوق الاقتصادية للدول الساحلية إلا أنّها أوجدت أحكاما

---

[1] المادة 246 والمادة 1/56/ب/2 من ا.ا.م.ق.ب.

[2] المادة 5/246 من ا.ا.م.ق.ب.

لا تؤدي إلى حظر بالكلية الأبحاث العلمية في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري، وإنّما تعمل على تشجيعها وتطويرها لصالح الإنسانية جمعاء.

<u>الفرع الخامس: حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه من الأنشط النفطية البحرية</u>

يزخر البحر الأبيض المتوسط بتراث ثقافي مغمور [1] فريد من نوعه باعتباره يتضمن الجذور التاريخية والثقافية المشتركة للعديد من الحضارات.[2] فيحتوي مثلا على أكثر من 150 مدينة غارقة، وبعضها يعود إلى 5000 سنة مضت.[3] هذا التراث الفريد في خطر ومهدد من عواقب التنمية الصناعية الجامحة، خاصة الصناعة البحرية.

استغلال قاع البحار بشكل متزايد أضحى يهدد المواقع الأثرية المغمورة بالمياه، لأنّ المشغل نادرا ما يأخذ التراث الثقافي المغمور في الحسبان عند إجراء عمليات التنقيب واستغلال النفط، على الرغم من أنّ المسوح الزلزالية أحيانا تؤدي إلى العثور على بعض هذا التراث.

ومن ثم، فإنّ ترك الأنشطة النفطية البحرية من دون إدارة وتعاون مع المصالح المختصة في حماية المواقع المغمورة بالمياه من المحتمل أن يقود إلى تدمير هذه الكنوز التي تعود ملكيتها للإنسانية.

لذلك وجب وضع قواعد قانونية تنظم هذا المجال وتسمح للدول الساحلية باستخراج موارد جرفها القاري من دون إلحاق أذى بهذا التراث.

إذا عدنا إلى ا.ا.م.ق.ب،[4] نلاحظ أنّه يعتريها الكثير من النقص حول أحكام حماية التراث الثقافي المغمور. فقد تضمنت حكما عاما يدعو لحماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي التي عثر عليها

---

[1] عرّفت اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه في مادتها 1/أ "التراث الثقافي المغمور بالمياه" بأنه جميع آثار الوجود الإنساني التي تتسم بطابع ثقافي أو تاريخي أو أثري والتي ظلت مغمورة بالمياه جزئياً أو كلياً، بصورة دورية أو متواصلة، لمدة مائة عام على الأقل مثل:
1-المواقع والهياكل والمباني والمصنوعات والرفات البشرية مع سياقها الأثري والطبيعي؛ و
2-السفن والطائرات وغيرها من وسائل النقل أو أي جزء منها أو حمولتها أو أي من محتوياتها مع سياقها الأثري والطبيعي؛ و
3-الأشياء التي تنتمي إلى عصر ما قبل التاريخ.
-لكن حصرت الاتفاقية على استبعاد خطوط الأنابيب الممتدة في قاع البحار من اعتبارها تراثا ثقافيا مغمورا.

[2] Tullio SCOVAZZI, La convention sur la protection du patrimoine culturel sub-aquatique, AFDI, vol 48, 2002, p 589.

[3] Irina BOKOVA, Halte à la destruction du patrimoine culturel subaquatique, http://archives.lesoir.be/halte-a-la-destruction-du-patrimoine-culturel_t-20111209-01PVAC.html?queryand=Halte+%E0+la+destruction+du+patrimoine+culturel+subaquatique&firstHit=0&by=10&when=-1&sort=datedesc&pos=0&all=1&nav=1, 09/12/2011, § 1-2.

[4] ا.ج.ج.ق لم تتناول هذه المسألة.

في البحر.[1] إلا أنّ هذا الحكم موجه أكثر للتراث الثقافي المغمور في المنطقة المتاخمة والبحر الإقليمي. بالإضافة إلى حكم آخر يلزم الدول بالمحافظة على جميع الأشياء ذات الطابع الأثري أو التاريخي التي يعثر عليها في "المنطقة".[2]

باستثناء هذين الحكمين، يعيب الفقه على الاتفاقية أنّها جاءت خالية من أية تفصيلات فيما يتعلق بكيفية التعامل مع الأشياء الأثرية والتاريخية الموجودة على الجرف القاري. أي في الفضاء بين الحد الخارجي للمنطقة المتاخمة والمنطقة (ما بين خط أربعة وعشرون ميلا بحريا [24] ومئتي ميل بحري [200]). كما لم تتضمن أي حكم يبيّن العلاقة بين استغلال المحروقات البحرية والتراث الثقافي والتي من الوارد جدا أنّ تكون عرضة للتلف جراء الأنشطة التي يتطلبها استكشاف واستغلال ثروات الجرف القاري.[3]

أمام عدم اليقين هذا، أصدرت منظمة اليونسكو اتفاقية بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه في 2 نوفمبر 2001[4] لكفالة وتعزيز حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه وسد الفراغ الذي تركته ا.ا.م.ق.ب.

أعطت اتفاقية اليونسكو الحق للدول الساحلية التي يوجد في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو في جرفها القاري تراث ثقافي مغمور بالمياه، بأن *"تمنع أو تجيز أي نشاط يستهدف هذا التراث، وذلك لمنع المساس باختصاصها أو بحقوقها السيادية المقررة بموجب أحكام القانون الدولي، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"*.[5] ومعنى هذا الكلام، أنّ الدولة الساحلية هي التي تقدّر ما إن أرادت أن تعطي تراخيص لنشاطات تمس التراث المغمور أو تمنع عن ذلك، وفقا لمصالحها الاقتصادية. فإذا رأت أنّ النشاطات التي تستهدف التراث المغمور تفضي إلى إعاقة استغلال ثروات جرفها القاري لها أن تمتنع عن إصدار أي ترخيص. ويظهر جليا أنّ اتفاقية اليونسكو أعطت الأولية للأنشطة النفطية البحرية.

والأمر سيّان فيما يخص التراث المغمور في المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، فلدول الساحلية الحق في تنظيم الأنشطة التي تستهدف التراث الثقافي المغمور بالمياه الواقع في المنطقة

---

[1] المادة 1/303 من ا.ا.م.ق.ب.

[2] المادة 149 من ا.ا.م.ق.ب.

[3] وقد ثار نقاش فقهي لمحاولة إيجاد مخرج لذلك، فمنهم من اعتبارها خاضعة للأحكام المنظمة للموارد والثروات الطبيعية غير الحية المنصوص عليها في الجزء السادس. وعليه تؤول مسألة المحافظة عليها للدولة الساحلية. بينما يرى جانب من الفقه أنّ هذا الرأي محل نظر، معتبرا أنّ إدخال مثل هذه الأشياء المادية في نطاق الأحكام التي تحكم استغلال واستكشاف الموارد الطبيعية غير الحية أمر لا يخضع للمنطق السليم، لأنّها في حقيقة الأمر سوى تراث بشري من صنع الإنسان. وبالتالي يجب أن تخضع لنظام قانوني خاص.
للمزيد من التفصيل انظر: جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص 454-455.

[4] دخلت حيز النفاذ في 2 جانفي 2009. وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 09-269 المؤرخ في 30 أوت 2009 (ج.ر العدد 51 الصادرة في 06 سبتمبر 2009).

[5] المادة 2/10 من اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه.

المتاخمة التابعة لها والترخيص لها،[1] من دون أن تتعارض مع عمليات الاستكشاف والاستغلال المنفذة في المنطقة.

لكن اتفاقية اليونسكو قيّدت حق الدول الساحلية في استغلال جرفها القاري بضرورة حماية التراث المغمور، وذلك باستخدام *أفضل الوسائل الممكنة عملياً من أجل منع أو تخفيف أية آثار ضارة يمكن أن...تؤثر بطريقة عرضية على التراث الثقافي المغمور بالمياه"*.[2] وقد شرحت اتفاقية اليونسكو المقصود ب "الأنشطة التي تؤثر بطريقة عرضية على التراث الثقافي المغمور بالمياه" بقولها إنّها "*الأنشطة التي بالرغم من أنّ التراث الثقافي المغمور بالمياه لا يشكل هدفها الأول أو أحد أهدافها، إلا أنّها يمكن أن تسيء مادياً أو تضر بطريقة أخرى بالتراث الثقافي المغمور بالمياه*".[3] وهذا حال أنشطة استكشاف واستغلال المحروقات البحرية التي لا يشكل التراث المغمور هدفا لها، إلا أنّها يمكن أن تؤدي إلى الإضرار به.

أمّا على المستوى الإقليمي، فإنّ البروتوكول البحري لم يدع الدول بإلزام المشغلين بضرورة الحرص والاعتناء بالتراث المغمور أثناء القيام باستكشاف واستغلال الجرف القاري. ولكن ثمة بروتوكول آخر تابع لاتفاقية برشلونة، وهو البروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط المعتمد في 21 جانفي 2008،[4] والذي نص في المادة 13 على أنّ الدول *"تعتمد كل التدابير المناسبة لصون وحماية التراث الثقافي للمناطق الساحلية، وخصوصًا الأثري منه والتاريخي، بما في ذلك التراث الثقافي الغارق، بما يتماشى مع الصكوك الوطنية والدولية السارية*".

وبالتالي على دول المتوسط[5] أثناء القيام بأنشطة نفطية بحرية أن تجعل تدابير صون التراث الثقافي من الخيارات الأولى، لأن هذا الأخير ليس ملكا للدولة الساحلية وحدها وإنّما للإنسانية جمعاء. لذلك يجب التواصل والتعاون مع الأطراف المهتمة بهذا الجانب، كونها فرصة لتثمين التراث المغمور[6] من دون إلحاق أذى به.

---

[1] المادة 1/7 والمادة 8 من اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه.

[2] المادة 5 من اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه.

[3] المادة 7/1 من اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه.

[4] دخل حيز النفاذ في 24 مارس 2011. لم تصادق عليه الجزائر.

[5] بالنسبة للجزائر، فإنّ قانون المحروقات في المادة 17 ألزم المشغلين بالاحترام الصارم للتعليمات والالتزامات المتعلقة بالمصالح الأثرية. وإن كان هذا الحكم موجه أساسا للمصالح الأثرية البرية، إلا أنّ مدّه ليشمل المصالح الأثرية المغمورة لا يثير أي إشكال.

[6] نجد مثل هذا التعاون المثمر ما حصل في بحر البلطيق حيث أدى تعاون بين علماء الآثار وشركات النفط إلى تحريك حطام سفينة من القرن الثامن عشر (18) لتمرير خط أنابيب للغاز من دون الإضرار بهذا التراث. انظر:

-Irina BOKOVA, opcit, § 9.

الفرع السادس: استخدامات أخرى للبحر

بجانب كل الحقوق المنوه إليها أعلاه، تبقى بعض الحقوق الأخرى التي قد يفضي الحق في استغلال الجرف القاري إلى الإضرار بها، على غرار حق التحليق **(أولا)** وحماية البيئة البحرية **(ثانيا)**. بالإضافة إلى حقوق أخرى غير معروفة حاليا، ولكن قد تؤسس لها الممارسة الدولية **(ثالثا)**.

أولا–التحليق:

تتمتع كل الدول في المنطقة الاقتصادية بحرية التحليق.[1] وبما أنّ التحليق فعل يمارس في السماء، وأنّ المنصات البحرية تطفو فوق سطح الماء، فمن المستحيل أن يؤدي إلى التداخل بينهما لاختلاف المحل الذي يمارس فيه كلا النشاطين، وهذا جليّ واضح.

لكن في السنوات الأخيرة طفقت العديد من الدول تمنع التحليق فوق المنصات البحرية وفوق مناطق السلامة التي تنشأ حولها، ومن بينها الجزائر.[2] وهذا انتهاك صريح لأحكام ا.ا.م.ق.ب، لأنّها لم تعط هذا الحق للدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية كون الجو الذي يعلو المنطقة الاقتصادية لا يمارس عليه أي سلطة.[3]

ومدعاة ذلك ترجع إلى التفسير الواسع للمادة 4/60 التي أعطت الحق للدولة الساحلية أن تتخذ كل التدابير المناسبة لضمان سلامة المنشآت البحرية وسلامة الملاحة. فارتأت الدول أن تمنح لنفسها الحق في تقييد التحليق فوق المرافق البحرية.

لكن هذا التقييد يصطحبه بعض التعقيدات العملية، مثل، إلى أي مدى يمنع التحليق فوق المنصات؟ لأن الدول عادة لا تحدد المسافة العلوية التي لا يجوز التحليق فوقها. وأيضا، كيف يمكن التوفيق إن كان منع التحليق يصطدم بممرات جوية دولية؟ بحيث ا.ا.م.ق.ب لم تنص على أي حكم فيما يخص التوفيق بين هذين الحقين وأيهما له الأولية.

---

1 المادة 1/58 من ا.ا.م.ق.ب

2 المادة 3/163 من قانون المناجم تسمح للسلطات المختصة بفرض قيود على التحليق فوق المنشآت والتجهيزات، وكذا فوق مناطق الأمن قصد ضمان الحماية الضرورية لهذه المنشآت والتجهيزات وضمان أمن الملاحة الجوية. وتعاقب، طبقا للمادة 183، كل من يخالف ذلك بالحبس من سنة (1) إلى سنتين (2)، وبغرامة من 500.000 د.ج إلى 2.000.000 دج.

-فرنسا أيضا في المادة 2/4 من القانون رقم 68-1181 المتعلق باستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية الصادر في 30 ديسمبر 1968 والمعدل والمتمم، تضمنت نفس الحكم.

3 ونفس الشيء مذكور في المادة 1 و2 من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي والمعتمدة في 7 ديسمبر 1944، التي نصّت أنّ الدول لها السيادة الخالصة والكاملة في المجال الجوي الذي يعلو إقليمها البري وبحرها الإقليمي فقط.

أمّا في البحر الإقليمي فإنّ الدول الساحلية لها السيادة الكاملة عليه، بما في ذلك الجو الذي يعلوه. وبالتالي لها الحق في فرض شروط للتحليق فوق المنشآت والتركيبات البحرية بشرط عدم التمييز بين طائراتها التي تقدم خدمات جوية منتظمة وطائرات الدول الأخرى التي تقدم خدمات مماثلة. وأن يتم إعلام منظمة الطيران المدني بذلك.[1]

ثانيا–حماية البيئة البحرية:

تعتبر المنصات البحرية مصدرا كبيرا لتلوث البيئة البحرية نظرا لما تفرزه يوميا من طين وفتات الحفر ومختلف المواد الكيميائية الضرورية للسير الحسن للأنشطة البحرية، وبالأخص إن أدى الاستغلال إلى وقوع حادث عرضي قد يؤدي إلى تسريب الأطنان من البترول.

ومن ثم، يجب على الدول الساحلية التي تتجه إلى استغلال جرفها القاري أن تحترم حق الدول الأخرى بأن تنعم ببيئة بحرية سليمة وتحرص على أنّ الأعمال التي تقوم بها في إقليمها لا تكون مصدر أذى لغيرها، وذلك باعتماد قوانين وأنظمة واتخاذ كل التدابير الأخرى لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه.[2] وسنتناول هذا الموضوع بالتفصيل في الباب الثاني.

ثالثا–الولاية والحقوق المستحدثة:

ما برح قانون البحار في تطور مستمر ومن غير المستبعد أن تظهر مع مرور الزمان حقوق جديدة للدول الساحلية أو للدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية. فإن حدث ونشأ نزاع بين الدولة الساحلية والدول الأخرى حول حق معين أو من له الولاية القضائية على موضوع معين، فإنّ اتفاقية مونتي غوبي لم تنص على كيفية تسويتها وإنّما دعت لحله على أساس الانصاف، مع مراعاة أهمية المصالح موضوع النزاع بالنسبة إلى كل من الأطراف والمجتمع الدولي.[3]

مثلا، إذا حصلت الدول الأخرى على حق جديد في المنطقة الاقتصادية للدولة الساحلية وترتب على ذلك الحق إعاقة وتداخل بطريقة ما مع حق هذه الأخيرة في استكشاف واستغلال جرفها القاري، فعلى أطراف النزاع أن تجد تسوية ترضي الطرفين على أساس الإنصاف.

فالمادة 59 التي تكرّس فكرة "الولاية غير المسندة" لم تسمح للدولة الساحلية بممارسة الولاية أو الحقوق المتبقية (droits résiduels)، كون ذلك لم يرق للدول الأخرى. كما لم تُسدِ الحق للدول الأخرى بمباشرة

---

[1] المادة 1/9 من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي.
[2] المادة 208 من ا.ا.م.ق.ب
[3] المادة 59 من ا.ا.م.ق.ب.

الحقوق المتبقية لرفض الدول البحرية الكبرى في المؤتمر الثالث لقانون البحار ذلك. وإنّما حاولت أن توفّق بين ذاك وذاك من خلال إقامة توازن دقيق بين مصالح الأطراف.[1]

الفرع السابع: حل الخلافات في حالة عدم التوصل إلى التوفيق بين حقوق وحريات الدول

بالرغم من أنّ القانون الدولي للبحار حاول قدر المستطاع أن يضع بعض الأحكام التي تتيح تحقيق تعايش بين حق الدولة الساحلية في استخراج موارد قاع البحر وحقوق وحريات الدول الأخرى المشروعة وتقليل إلى أقصى حد ممكن الخلافات، إلا أنّه أحيانا قد لا تجد هذه الحقوق المتصارعة مخرجا إلا من خلال تبني قواعد وإجراءات واضحة وملزمة تجبر الأطراف على الاقتداء بها لبلوغ حل يرضي الطرفين.

ا.ج.ج.ق لم تنص على كيفية حل عدم التفاهم حول حقوق الدول الأخرى على الجرف القاري للدولة الساحلية، مع العلم أنّ مشروع لجنة القانون الدولي التحضيري لمؤتمر جنيف لعام 1958 كان يحتوي على المادة 73، التي وضعت إجراء لحل المنازعات الناشئة عن مَوْضِع المنصات البترولية إن كان موقعها غير مبرر. لكن تم استبعادها من النص النهائي مما أدي إلى حرمان الأطراف المعنية من أي وسيلة لاستئناف تقديرات الدولة الساحلية[2] التي أصبحت خصما وحاكما في آن واحد.

ا.ا.م.ق.ب من جهتها، جعلت كل فشل في الاتفاق بشأن الاستخدامات المشروعة للبحر وحق الدولة الساحلية في استكشاف واستغلال المحروقات البحرية يقع تحت الإجراءات الإلزامية لتسوية المنازعات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر، إذا:

–تعلق الأمر بحريات وحقوق الملاحة أو التحليق أو وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة أو بصدد غير ذلك من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا المتعلقة بها.[3]

–تعلق الأمر بحماية البيئة والحفاظ عليها.[4]

وبالتالي كل خلاف له صلة بهذه الحقوق والحريات الأربعة وحقوق الدولة الساحلية على جرفها القاري يُفصل فيه بموجب أحكام الفصل الخامس عشر.

---

[1] عصاد لعماري، مرجع سابق، ص 141.

[2] J. Levy –MORELLE, opcit, p 164.

[3] المادة 1/297/أ وب من ا.ا.م.ق.ب.

[4] المادة 1/297/ج من ا.ا.م.ق.ب.

أمّا إذا كان النزاع يخص البحث العلمي، فإنّ الدولة الساحلية ليست ملزمة باتباع إجراءات تسوية المنازعات عند ممارستها لحقها وسلطتها التقديرية وفقا للمادة 246،[1] لأنّ البحث العلمي في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري يخضع لموافقة الدولة الساحلية. وبالتالي لا يمكن للدول الأخرى منازعتها بحجة أنّها رفضت منح ترخيص بذلك.

لكن إن قدّرت أنّ النشاط العلمي لا يؤثر على استغلال الجرف القاري وأصدرت على إثر ذلك ترخيصا لا يجوز لها سحبه، لأنّ ا.ا.م.ق.ب لم تمنح الحق في إيقاف وتعليق أنشطة البحث العلمي إلا إذا خالفت الجهة المنفذة له أحكام المادتين 248 و249.[2] وكل نزاع حينئذ بين الحقين يتم تسويته وفقا للجزء الخامس عشر.

فيما يخص حماية التراث المغمور، فإنّ اتفاقية اليونسكو أقرّت إجراءات دقيقة في حالة نشوب نزاع[3] بين الدولة الساحلية الطرف التي تقوم بأنشطة بحرية وبين دولة طرف أخرى ترى أنّ هذه الأنشطة تؤدي إلى الإضرار بطريقة عرضية بالتراث الثقافي المغمور.

فالدول المتنازعة تبدأ بمحاولة تسوية خلافها بإجراء مفاوضات بحسن نية، وإن لم يتم تحقيق أي تقدّم في آجال معقولة، يمكن إحالة النزاع إلى اليونسكو للوساطة. وإن لم تفلح اليونسكو في مهمتها أو رفضت الأطراف أصلا وساطتها، تُطبق الأحكام الخاصة بتسوية المنازعات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من ا.ا.م.ق.ب.

وقد فرضت اتفاقية اليونسكو هذه الأخيرة (الإجراءات) حتى على الدول التي ليست طرفا في ا.ا.م.ق.ب.[4] وبالتالي الدول مثل ليبيا التي ليست طرفا في ا.ا.م.ق.ب مجبرة على اتباع تدابير الجزء الخامس عشر بحكم أنّها طرف في اتفاقية اليونسكو.

عموما حَرص القانون الدولي على إيجاد ميكانزمات تُمكِّن الدول من تجاوز الخلافات التي تنشأ بسبب حق الدول الساحلية في استغلال الجرف القاري، لكن ما يعاب على ا.ا.م.ق.ب أنّها لم تتضمن أحكاما أو آليات للتشاور قبل أن تستهل الدولة الساحلية في مباشرة حقوقها. فيكون من الإنصاف إدخال أحكام تستوجب استشارة الدول الأخرى المعنية والتي تكون بمثابة أحكام وقائية لاتقاء النزاعات في المستقبل، خاصة وأنّ الحق الحصري للدولة الساحلية في بناء الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات

---

[1] المادة 2/297/أ من ا.ا.م.ق.ب.
[2] المادة 253 من ا.ا.م.ق.ب.
[3] المادة 25 من اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه.
[4] المادة 3/25 من اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه.

على جرفها القاري قد يؤدي، كما رأينا، إلى تعطيل وإعاقة عدد من الحريات والحقوق، مما قد يوهم بأنّها تتعسف في استعمال حقها.

وحتى آليات حل النزاعات بين الاستخدامات المشروعة للبحر في ا.ا.م.ق.ب يكتنفها النقص وقلة التفصيل. ويرى الأستاذ Hossein ESMAEILI في هذا الصدد أنّ "قضية الصراع بين المنشآت النفطية وغيرها من استخدامات البحر تحتاج إلى معالجة بالتفصيل في صك دولي، ولا سيما نطاق حقوق وواجبات الدول الساحلية والدول الأخرى والمجتمع الدولي التي تحتاج إلى أن تكون محددة بطريقة تحد من الصراعات المتصلة بها، لأنّ الخلافات بين المنشآت النفطية وغيرها من استخدامات البحر ستعرف ارتفاعا في المستقبل، خاصة مع التقدم التكنولوجي الذي سيسهل التوسع في استغلال البحر وموارده. لذلك، على القانون الدولي أن يجد حل لهذه القضايا".[1]

وإذا استمر هذا الفراغ القانوني، يمكن للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط أن تتخذ مبادرة تهدف لمعالجة هذه المسألة في إطار اتفاقية برشلونة، إمّا باعتماد مبادئ توجيهية أو برتوكول إضافي يتضمن أحكاما توفيقية أكثر تفصيلا ودقة، خاصة وأنّ لكل منطقة خصوصيتها تكون الدول المتوسطية أكثر دراية من غيرها في إيجاد أحكام فعّالة.[2]

بعد أن تحدد الدولة الساحلية الإطار المكاني الذي تمارس فيه الاستكشاف والاستغلال وتأخذ في الاعتبار الاستخدامات المشروعة للبحر وتحترمها في منطقة نشاطها، تصير مستعدة أن تبدأ في استغلال جرفها القاري. ومن ثم، يستحسن ذكر المراحل التي تمر بها عمليات استغلال النفط البحري، والمنشآت التي تستخدم لهذا الغرض.

---

[1] Hossein ESMAEILI, opcit, pp 298-299.

[2] ثمة من يقترح اسناد مهمة تنظيم الأنشطة النفطية البحرية في البحر الأبيض المتوسط إلى "لجنة الطاقة" التابعة للاتحاد من أجل المتوسط. إلا أنّنا نرى ذلك مستبعدا على المدى القريب والمتوسط، بسبب المشاكل والخلافات الغارق فيها. انظر:

-Roby NATHANSON, Ro’ee LEVY, opcit, pp 53-54.

الفصل الثاني: استغلال النفط البحري وصون أمنه وسلامته

للاستخدام الأفضل لثروات باطن الأرض، تسعى الدول لمنح التراخيص للشركات التي تقدم أحسن عرض. وهذه الأخيرة، من خلال الاستثمارات الواسعة، تدخل في رهان محفوف بالمخاطر، لأنّ الأبحاث التي تجريها تولد نفقات كبيرة مع عدم وجود ضمان لإيجاد محروقات قابلة للاستغلال. لذلك في كثير من الأحيان تشترك شركتان أو أكثر، بحيث إذا لم تقود الأبحاث إلى اكتشاف النفط أو الغاز يمكن تقاسم النفقات.

أمّا في حالة إبراز نتائج إيجابية فإنّ ذلك سيولد استثمارات أكبر كون الأنشطة النفطية البحرية أكثر تكلفة من العمليات البرية نظرا لطبيعة المرافق والهياكل الواجب تشييدها. وزيادة على ذلك، يؤخذ في الاعتبار أعماق الجرف القاري لأنّ الحفر في المياه العميقة أغلى بكثير من الحفر في المياه الضحلة لنفس الباعث.

وأحيانا، تصير الآبار المكتشفة تثير صعوبات وتفتح الباب أمام خصومات عند تواجدها في الحدود المشتركة لدولتين أو أكثر، لأنّ كل دولة يجوز لها المطالبة بها على أساس مبدأ الإقليمية **(المبحث الأول).**

ثم حين تستهل مرحلة الاستغلال يجب احترام تدابير السلامة البحرية لأنّ مواقع النفط والغاز البحرية تتميز بمستوى أعلى من المخاطر، وأي انحراف عن هذه القواعد يمكن أن يُرتب آثارا مدمرة سواء على المستوى الاقتصادي، البشري أو البيئي. وفي الوقت ذاته، يظل أمن المنشآت تحت تهديد فاعلين آخرين يقتضي هو الآخر اتخاد تدابير وقائية لمنع الهجومات وتدابير قمعية لردع المعتدين **(المبحث الثاني).**

المبحث الأول: من الاستكشاف إلى الاستغلال والاستغلال المشترك

ا.ا.م.ق.ب لا تُطبق إلا على الدول ذات السيادة فلا يمكن فرض أحكامها على الشركات البترولية. من هنا، تظهر أهمية العقد في مجال الصناعة النفطية لأنّ في غياب أساس تعاقدي لا شيء يجبر شركات النفط على الإيفاء بالتزاماتها. وبدون تدخل الدولة الساحلية صاحبة الموارد عن طريق عقود النفط، فإنّ شركات النفط تكون قادرة على تجاهل كل القواعد الدولية في هذا الشأن.[1]

لذلك، تحرص الدول لانتقاء أفضل الشركات التي تقدّم أحسن عرض لإبرام عقود معها بهدف تنفيذ مختلف مراحل الأنشطة النفطية البحرية **(المطلب الأول)**.

ثم أحيانا، يتمخض عن البحث والتنقيب اكتشاف آبار نفطية أو غازية تمتد إلى إقليم الدول المجاورة. حينئذ، تنشأ مشاكل نظرا لمطالب أكثر من دولة بحقوق حول نفس المكمن. فلا يمكن لدولة واحدة أن تستأثر باستغلال الحقل المشترك لأنّ أي نشاط يكون له تأثير على الدولة المجاورة. ومن ثم، يسبب بلا شك ضررا لهذه الأخيرة ويشكل انتهاكا لسيادتها الإقليمية ويمكن أن يتحول إلى صراع مفتوح. فلتجنب الاستيلاء على الحقول من جانب واحد يصير التعاون الوثيق بين الدول التي تتقاسم نفس الموارد أمرا ضروريا **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: استخراج المحروقات البحرية

استكشاف واستغلال النفط والغاز البحري واستكشاف واستغلال النفط والغاز البري بينهما عموم وخصوص كون الدول تحتاج لإبرام عقود مع شركات متخصصة في هذا المجال، لأنّ التكنولوجيا العالية المستخدمة لاستغلال النفط البحري باهظة الثمن ومتحكم فيها فقط من كبريات الشركات النفطية الموسومة ب "major"[2] والتي تتقاسم سوق النفط البحري.[3]

وعليه، عمليات استخراج مكنون قاع البحر يمر بمراحل حتمية لا يمكن الزَيْغ عنها، تجريها الشركات النفطية التي تختارها الدولة الساحلية بعد استيفاء الإجراءات المناسبة **(الفرع الأول)**.

[1] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 16.

[2] من أمثال هذه الشركات: Exxon-Mobil, BP, Shell, Total, Chevron-Texaco

[3] Jeremy DRISCH, opcit, p 1.

ثم هذه المراحل تنفذها منشآت مصممة لهذا الغرض تحمل الأجهزة الضرورية للحفر أو الإنتاج والمعدات اللازمة لضمان وجود العمال على متنها. كما أنّ بعض المنصات تسمح بتحويل المحروقات المستخرجة لكي تكون أسهل للنقل. وأحيانا تكون لها قدرة على تخزينها مؤقتا.

فهذا الاستخدام المتزايد للمنصات النفطية في الأنشطة النفطية البحرية فرض قضية إيجاد النظام القانوني الملائم لها، لأنّ هذا الأخير مهم ويمكن أن يؤدي إلى نتائج قانونية مختلفة، كأن يؤثر على الولاية التي يمكن للدول أن تمارسها على المنشآت البحرية أو يؤثر على تطبيق بعض المبادئ والقواعد على المنشآت البحرية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: مراحل الأنشطة النفطية البحرية

في قطاع المحروقات البحرية بصفة عامة، تُقسّم مراحل الأنشطة النفطية البحرية إلى ثلاث مراحل، مرحلة الاستكشاف **(ثانيا)**، ومرحلة الاستغلال **(ثالثا)**. بالإضافة إلى مرحلة أوّلية تسبق المرحلتين السالفتي الذكر **(أولا)**.

أولا-المرحلة الأولية:

من جهة القانون الدولي والوطني، قبل الخوض في الاستكشاف والاستغلال يجب على الدولة الساحلية أن تختار الجهة التي تنفذ هذه العمليات **(2)**. والأصل أنّ السلطة السياسية ليست هي من تختار، وإنّما تنوط هذه المهمة لكيان معين سلفا **(1)**.

1-تعيين السلطة المختصة:

كل دولة ساحلية تشرع في استغلال جرفها القاري يلزمها البروتوكول البحري تعيين سلطة مختصة واحدة أو أكثر للقيام بالمهام المناطة بها في مجال الاستكشاف والاستغلال كما هو منصوص عليه في البروتوكول.[1] ويتمثل دورها أساسا في أمرين: إصدار التراخيص (autorisations) والتصاريح (permis) ومراقبة عمل المشغل، ومن هنا تظهر أهميتها.

البروتوكول البحري تبنى مبدأ الترخيص، بحيث لا يجوز لأي مشغل أن يباشر أي عملية أو نشاط إلا بترخيص صادر من السلطة المختصة.[2] فكل العمليات المشار إليها في البروتوكول والتي تحتاج إلى

[1] المادة 28 من البروتوكول البحري.
[2] المادة 1/4 من البروتوكول البحري.

ترخيص أو تصريح تقوم السلطة المختصة بإصدارها أو رفضها. وذلك طبقا للإجراءات التي تحددها هذه الأخيرة.[1] وبالتالي، فإنّ البروتوكول البحري يحدد الأنشطة التي تحتاج إلى ترخيص أو تصريح. أمّا إجراءات إصدارها فتحددها قوانين الدول الساحلية.

ويقصد بالتراخيص في مفهوم البروتوكول البحري، كل رخصة لمباشرة أنشطة الاستكشاف أو الاستغلال. أمّا التصاريح، فهي إذْن للسماح بالقيام بإجراءات لا تلحق ضررا بالبيئة البحرية.

فيما يخص تراخيص الاستكشاف والاستغلال،[2] فإنّ السلطة المختصة هي المسؤولة عن انتقاء الشركات النفطية (المشغل) لاستكشاف واستغلال ثروات قاع البحر طبقا لمعايير اقتصادية فضلا عن المتطلبات التقنية والقدرة المالية.[3] ومن المفترض أنّ تقييم هذه الصفات يكون على أساس البيانات التي يقدمها "المشغل المترشح". وكل تزوير يضع المشغل تحت السلطة العقابية للدولة الساحلية.

ويجب أن يتضمن أي ترخيص عند إصداره، مدة صلاحيته، الرقعة الجغرافية التي سينشط فيها المشغل، يحدد المتطلبات التقنية والمنشآت المرخص بها، ويحدد مناطق السلامة.[4]

كما يقع على عاتق الدولة المتعاقدة عن طريق سلطتها المختصة مسؤولية مراقبة المشغل الذي يعمل في المناطق تحت ولايتها. فكل *إخلال بالالتزامات الناشئة عن البروتوكول البحري أو عدم الالتزام بالقوانين الوطنية أو قواعد تنفيذ البروتوكول البحري أو عدم الإيفاء بالشروط المحددة المرفقة بالترخيص*"، يعرّض المشغل للعقوبات المنصوص عليها في القانون الداخلي للدولة الساحلية.[5] فالبروتوكول البحري لم يحدد عقوبات بعينها، وإنّما فوّض ذلك للدول الساحلية.

أمّا في الجانب الأوربي، فإنّ أحكام التوجيه البحري جاءت متقاربة في هذا الشأن، بحيث تبنى هو الآخر مبدأ الترخيص.[6] وفرض على الدول الأوربية أن تعيّن سلطة مختصة لتنفيذ الوظائف التي يحددها التوجيه.[7]

[1] المادة 1/4 من البروتوكول البحري.
[2] التصاريح للمحافظة على البيئة البحرية نتناولها في الباب الثاني.
[3] المادة 1/4 من البروتوكول البحري.
[4] المادة 2/6 من البروتوكول البحري.
[5] المادة 7 من البروتوكول البحري.
[6] المادة 6 من التوجيه البحري.
[7] المادة 1/8 من التوجيه البحري.

لكن التوجيه البحري، بخلاف البروتوكول البحري، فرق بين "السلطة المختصة" التي تراقب امتثال المشغل لأحكام التوجيه و "السلطة التي تصدر التراخيص" والتي هي السلطات العمومية المسؤولة عن منح التراخيص.[1]

فهذه الأخيرة تهدف إلى تحقيق التنمية الاقتصادية للموارد الطبيعية في البحر. بينما السلطة المختصة تسعى إلى ضبط نشاط المشغل لتفادي وقوع حوادث. ومن ثم، تجنب تعارض المصالح هو المغزى من هذه التفرقة. لذلك سعى التوجيه البحري لضمان استقلالية السلطة المختصة وموضوعيتها في ممارسة مهامها الضبطية.

ولتحقيق ذلك، ألزم التوجيه البحري الدول الأوربية ألا تمارس المهام الضبطية من طرف هيئة لها وظائف التنمية الاقتصادية للموارد الطبيعية في البحر أو لها سلطة اصدار التراخيص، أو لها مهام جمع وإدارة العائدات المتأتية من الأنشطة النفطية البحرية.[2] غير أنّ الدول التي تقل عدد المنصات النفطية قبالة شواطئها عن ستة (6)، ليست ملزمة بالفصل بين "السلطة المختصة" و"السلطة التي تصدر التراخيص".[3] فجعل التوجيه البحري استثناء وحيد يسمح للسلطة المختصة أن تباشر كل المهام الواردة فيه، لكن من دون أن يفضي ذلك إلى تعارض المصالح.

أمّا بالنسبة للجزائر، ورغم عدم مصادقتها على البروتوكول البحري، فالظاهر أنّ الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (ألنفط) هي السلطة المختصة على الأنشطة النفطية البحرية،[4] والتي تقوم بطرح المناقصات وتقييم العروض الخاصة بنشاطات البحث و/أو الاستغلال، تسلم رخص التنقيب، تدرس مخططات التنمية والموافقة عليها وتحيينها دوريا وتبرم عقود الاستكشاف والاستغلال.[5]

2-انتقاء المشغل (l’opérateur):

يعتبر المشغل المسؤول الأول عن الإدارة والتشغيل اليومي للحقل البحري في إطار الجرف القاري للدولة الساحلية. وقد عرّفه البروتوكول البحري بأنّه *"الشخص الطبيعي أو القانوني[6] الذي يرخص له الطرف* (الدول الساحلية) *الذي له حق ممارسة الولاية القضائية على المنطقة التي تجري فيها*

1 المادة 13/2 و14 من التوجيه البحري.
2 المادة 3/8 من التوجيه البحري.
3 المادة 3/8 من التوجيه البحري.
4 ألنفط كانت المسؤولة عن منح تراخيص التنقيب والاستكشاف في عرض البحر التي أجريت في السنوات الأخيرة.
5 المادة 14 من قانون المحروقات.
6 البروتوكول البحري ترجم مصطلح "personne morale" ب "الشخص القانوني". والأصح هو "الشخص المعنوي" أو "الاعتباري، لأنّ الشخص الطبيعي هو شخص قانوني أيضا.

الأنشطة...للقيام" بأنشطة الاستكشاف والاستغلال. أو *أي شخص ليس لديه ترخيصا صالحا في إطار معنى هذا البروتوكول، ولكن له فعليا سيطرة كاملة على الأنشطة".*[1]

أوجد البروتوكول البحري وضعيتين للمشغل لا ثالث لهما، إمّا يكون "مشغل عادي" وهو المشغل المرخص له قانونا بموجب ترخيص ساري المفعول. وإمّا "مشغل فعلي"، وهو المشغل المرخص له قانونا بموجب ترخيص لم يعد ساري المفعول بعدما انتهت الفترة الزمنية المدونة فيه. وهذه الحالة الثانية تتحقق عند عدم تجديد المشغل لترخيصه، فيبقى المسؤول على الأنشطة النفطية البحرية، وفي حالة وقوع حادث لا يستطيع التنصل من المسؤولية بحجة أنّه لم يكن المسؤول من الناحية القانونية كون مدة الترخيص انقضت.

وعليه، المشغل في إطار البروتوكول البحري يعتبر في نفس الوقت صاحب الترخيص والمسؤول على إدارة عمليات الاستكشاف والاستغلال.

لكن البروتوكول البحري لم ينص على حالة تعدد المشغلين حول مشروع واحد، لأنّ المعروف في الصناعة النفطية البحرية أنّ مصاريف استغلال حقول النفط والغاز وتحمل مسؤولة الأنشطة لا يمكن أن تتحمله شركة واحدة ولو كانت من كبريات الشركات.

وأيضا لم ينص على حالة المقاولين "les sous-traitants" الذين ينفذون أعمال معينة لحساب المشغل. لأنّ لجوء كبريات شركات النفط إلى شركات متخصصة تقدم خدمات في مواضيع محددة أمر شائع. فلا يوجد شركة في العالم تقوم باستغلال مكمن بحري من دون الاستعانة بجهة خارجية.

التوجيه البحري تدارك هذا النقص. فقام بتمييز بين "صاحب الترخيص" (titulaire d'une autorisation) الذي هو الشخص أو الأشخاص الحائزون المشتركون لترخيص.[2] وبين "المستغل" (exploitant)،[3] والذي هو *"الكيان الذي عيّنه صاحب الترخيص أو السلطة المكلفة بإصدار التراخيص لإجراء عمليات النفط والغاز في البحر، بما في ذلك تخطيط وتنفيذ عملية على البئر أو إدارة ومراقبة وظائف منشأة الإنتاج".*[4]

---

[1] المادة 1/ز من البروتوكول البحري.
[2] المادة 11/2 من التوجيه البحري.
[3] التوجيه البحري سمى "المشغل" (opérateur) ب "المستغل" (exploitant) ولم يساير البروتوكول البحري في التسمية. ولكن نفضل استخدام مصطلح "المشغل" في هذا البحث.
[4] المادة 5/2 من التوجيه البحري.

طبقا لأحكام التوجيه البحري، صاحب الترخيص هو من يتعاقد مع السلطة المختصة. ويمكن أن يقوم بنفسه بالأنشطة النفطية البحرية، وعندئذٍ يصبح المستغل وصاحب الترخيص في آن واحد. وإمّا يسند القيام بالأنشطة إلى مستغل آخر يعمل تحت إمارته ووفقا لتوجيهاته.

وإذا كان صحاب الترخيص شركتان أو أكثر، إمّا أن يعيّن المستغل من بين الشركات المعنية بعد اتفاق بينهم. وإمّا يتفقون على تعيين شخص ثالث.[1]

وإن تم تعيين المشغل من بين الشركات المشتركة في المشروع، يكون عادة الطرف الذي ساهم بأعلى نسبة في المشروع. وليس من غير المألوف أن يكون الطرف الذي له نسبة قليلة مقارنة بالآخرين. ويبقي للشركات الأخرى دور غير مباشر، بحيث تتخذ القرارات الهامة ويقوم المشغل بتنفيذها. والواجب الرئيس للمشغل هو التخطيط بعناية للعمليات من أجل زيادة الربح. ولكن تنتفي مسؤوليته في مقابلة الشركات الأخرى عن أي خسارة في الإنتاج أو الإيرادات نتيجة لقراراته. فكل الأطراف تتحمل قسطا من ذلك، إلا في حالة الإهمال الجسيم أو سوء تصرف متعمد.[2]

كما يحق أيضا، للسلطة المكلفة بإصدار التراخيص أن تعيّن المستغل في كل الحالات. وفي حالة تعيينه من طرف صاحب الترخيص يمكن لها أن تعترض على هذا التعيين إن كان المشغل لم يستوف الشروط اللازمة. وحينها، تطلب استبداله بشخص آخر.[3]

وأثناء الأنشطة النفطية البحرية على صاحب الترخيص أن يتخذ جميع الخطوات المعقولة لضمان أنّ المشغل يحترم متطلبات العمل ويوفي بالتزاماته.[4] فمن جهة، صاحب الترخيص يراقب المشغل. ومن جهة الأخرى، السلطة المختصة تراقب صاحب الترخيص والمشغل معاً.

وأضاف التوجيه البحري طرفا ثالثا، والمتمثل في "المالك" (propriétaire) وهو كيان مخول له قانونا تشغيل مرفق غير موجه للإنتاج،[5] مثل: مرفق مخصص فقط لعمليات الحفر أو منشأة تقوم بعمليات المسح الزلزالي. لكن لم يحدد التوجيه البحري الجهة التي تعيّنه، هل صاحب الترخيص أو السلطة التي تصدر التراخيص؟

---

[1] الفقرة 13 من ديباجة التوجيه البحري.

[2] Nkaepe ETTEH, Joint Operating Agreements: Which Issues Are Likely to Be the Most Sensitive to the Parties and How Can a Good Contract Design Limit the Damage From Such Disputes?, CEPMLP, university of dundee, Scotland, 2009, pp 3-4.

[3] المادة 4/4 من التوجيه البحري.

[4] المادة 3/6 من التوجيه البحري.

[5] المادة 27/2 من التوجيه البحري.
-التوجيه لم يعط تعريفا واضحا لل "مرفق غير موجه للإنتاج"، بحيث عرّفه بأنه "*مرفق من غير المرافق الموجهة لإنتاج النفط والغاز*".

كما أنّ التوجيه البحري لم يغفل على ذكر المقاولين الفرعيين، بحيث عرّف نص المادة 12/2 "المقاول" (contractant)، بأنّه *"كل كيان يعهد له المشغل أو المالك، ولحسابه، تنفيذ مهام محددة"*.

ويُفهم من كل هذا، أنّ النص الأوروبي يضع تمييزا واضحا بين صاحب الترخيص، المشغل (المستغل)، المالك والمقاول. فصاحب الترخيص يكون الطرف الذي يتعامل ويبرم العقود مع الدولة الساحلية من خلال السلطة التي تمنح التراخيص. ثم ينبغي تنفيذ الأنشطة النفطية البحرية فقط عبر المشغل التي يعين من قبل صاحب الترخيص أو السلطة التي تمنح التراخيص. أمّا المالك، فيعهد له القيام بالأنشطة غير الموجهة للإنتاج. وينحصر دور المقاول في إجراء عمليات محددة مكلف بها من طرف المشغل أو المالك.

ويظل المرخص له، المشغل والمالك، يتحملون دائما المسؤولية الرئيسة لسلامة العمليات ولا يجوز لهم تفويض مسؤوليتهم من خلال عقد. وحتى عند وقوع حادث بسبب فعل أو الامتناع عن فعل من قبل المقاول لا يعفى المشغل من المسؤولية.[1]

على الصعيد الوطني، قانون المحروقات بدوره عالج حالة تعدد المشغّلين، وميّز بين "المتعاقد" (Contractant)، وهو *"الشخص أو الأشخاص الموقعون على عقد البحث والاستغلال أو عقد استغلال المحروقات"*.[2] وبين "المتعامل" (Opérateur)،[3] والذي هو *"كل شخص له القدرات التقنية يكلف بإدارة عمليات بترولية"*.[4]

فالمتعاقد هو بمثابة صاحب الترخيص الذي يتعاقد مع "ألنفط"، و"المتعامل" يقع عليه تنفيذ الأنشطة النفطية البحرية. فإذا كان المتعاقد شخصا واحدا، يبقي هو المتعاقد والمشغل في نفس الوقت. لكن إن كان المتعاقد أكثر من شخص، نصبح أمام حاليتين:

1–في مرحلة البحث، يحدد العقد من هو المتعامل.

2–في مرحلة الاستغلال، إمّا يعيّن المتعامل من الأشخاص المكوّنين للمتعاقد. وإمّا يتم تكوين هيئة مشتركة متفق عليها من طرف المتعاقدين وموافق عليها مسبقا من طرف "ألنفط".[5]

وقد حدد البروتوكول البحري قائمة المتطلبات الإلزامية التي يجب تقديمها لمنح التراخيص والمتكوّنة من: مسح يتعلق بالآثار البيئية على المنطقة الذي سينشط فيها المشغل، تحديد دقيق للمنطقة المتصور

---

[1] الفقرة (11)، (13)، (36) من ديباجة التوجيه البحري والمادة 2/3 من نفس التوجيه.

[2] المادة 5 من قانون المحروقات.

[3] قانون المحروقات أيضا لم يترجم كلمة "opérateur" ب "المشغل"

[4] المادة 5 من قانون المحروقات.

[5] المادة 29 من انون المحروقات.

القيام بأنشطة فيها، المؤهلات المهنية والتقنية للمشغل المترشح والعاملين في المنشأة وكذلك تشكيل الطاقم، تدابير السلامة، خطة الطوارئ، تدابير الرصد، خطط إزالة المنشآت، الاحتياطات المتوخاة للحفاظ على المناطق المتمتعة بحماية خاصة وأخيرا التأمين أو الضمان المالي لتغطية المسؤولية.[1] والتي سنتناولها في مواضع مختلفة من هذا البحث.

غير أنّه يمكن للسلطة المختصة التقليل من نطاق المتطلبات الآنفة الذكر في مرحلة الاستكشاف نظرا لقلة خطورتها على البيئة البحرية من مرحلة الاستغلال.[2]

مع العلم أنّ البروتوكول البحري لا يمنع الدول الأعضاء أن تفرض متطلبات أخرى بواسطة قوانينها الداخلية قصد ضمان أكبر لسلامة عمليات الاستكشاف والاستغلال.[3]

وبالعودة إلى القانون الوطني يمارس المشغل أنشطة التنقيب والاستكشاف والاستغلال في مساحات[4] (Périmètre) محددة سابقا. وقد صنّفها قانون المحروقات إلى 4 مناطق (أ، ب، ج، د).[5] وأحال التفصيل إلى المرسوم التنفيذي رقم 07-127 المتعلق بتعيين حدود الأملاك المنجمية وتصنيفها إلى مناطق وتحديد مساحات التنقيب والبحث والاستغلال الصادر في 5 ماي 2007.[6]

المرسوم التنفيذي المنوه له أعلاه اشترط أن تكون كل مساحة مكوّنة من قطع (Parcelle)[7] ذات شكل مربع أو مستطيل.[8] وقد حددّت المادة 7 منه العدد الأقصى للقطع حسب كل منطقة التي تتكون منها المساحة.[9] ففي حالة مناطق التنقيب والبحث واستغلال المحروقات الواقعة في عرض البحر يمكن أن يبلغ عدد القطع إلى 150.

ما يشد الانتباه أنّ المرسوم التنفيذي رقم 07-127 أعطى حكما خاصا للمكامن البحرية وهذا بخلاف المناطق الأربعة الأخرى. لكن يبقي وضعها غير واضح، فهل تعتبر منطقة بعينها أم لا؟ لأنّ لا قانون

---

[1] المادة 1/5 من البروتوكول البحري. بالنسبة للدول الأوربية يخضع منح التراخيص للتوجيه CE/22/94 الصادر في 30 ماي 1994 والذي يحدد القواعد المشتركة التي يتوجب على الدول الأعضاء اتباعها عند إصدار التراخيص البترولية بهدف ضمان سوق أوروبية تنافسية وغير تمييزية وشفافة.

[2] المادة 2/5 من البروتوكول البحري.

[3] بالنسبة للدول الأوربية المطلة على البحر المتوسط، يلزم التوجيه البحري المشغل أن يقدم متطلبات أخرى حددتها المادة 11.

[4] عرّفت المادة 5 من قانون المحروقات "المساحة" بأنها "*جزء محدد من المجال المنجمي الطاقوي يتعلق بالمحروقات، ويتكون من قطعة واحدة أو عدة قطع*".

[5] المادة 19 من قانون المحروقات.

[6] ج.ر العدد 30 الصادرة في 9 ماي 2007.

[7] "القطعة" محددة في قانون المحروقات بأنها "*مربع ضلعه خمس (5) دقائق ستونية جانبا حسب معطيات جغرافية (U.T.M) يطابق المستوى الموازي °30 شمالا مربع يساوي 8 كيلومترات جانبا*".

[8] المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 07-127.

[9] المنطقة "أ" 100 قطعة. المنطقة "ب" 75 قطعة. المنطقة "ج" 55 قطعة. المنطقة "د" 25 قطعة.

المحروقات ولا المرسوم التنفيذي السالف الذكر أطلق عليها وصف "منطقة". كما لم يتضمن هذا الأخير أي حكم خاص بالمساحات البحرية مثل ما نص عليه فيما يخص المناطق الأربعة الأخرى.

ثانيا-مرحلة الاستكشاف أو البحث:

عرّف البروتوكول البحري أنشطة الاستكشاف بأنّها الأنشطة المتعلقة بالزلازل وعمليات مسح قاع البحر وتربته التحتية وأخذ العينات، وكذلك عمليات الحفر لاستكشاف النفط.[1] ومن ثم، يظهر أنّ مرحلة الاستكشاف تشمل عملية التنقيب **(1)** والحفر الاستكشافي **(2)**.[2]

1-التنقيب (prospection):

تنطوي عملية التنقيب في فحص باطن الأرض للكشف عن تكوّن المكامن الهيدروكربونية في الجرف القاري التي يمكن أن تحتوي على حقول من النفط أو الغاز.[3]

وتشمل عمليات التنقيب قيام الشركات صاحبة التراخيص بالدراسة الجيولوجية للمنطقة المراد البحث فيها. وإذا تبيّن وجود طبقات نفطية، ينتقل للمراحل الأخرى والمتمثلة في القياسات المغناطيسية البحرية (magnétométrie),[4] قياس الجاذبية (gravimétrie),[5] والدراسات الزلزالية.[6]

بالنسبة للدراسات الزلزالية (les études sismiques)، يسندها المشغل إلى المقاول وعادة ما تكون شركات عالمية متخصصة في الخدمات الجيوفيزيائية.

وتجري المسوح الزلزالية بواسطة سفينة زلزالية (navire sismique) أو أكثر،[7] تكون مجهّزة ببنادق هوائية (canon à air)، تقذف بطريقة عنيفة هواء تحت ضغط عال في البيئة البحرية من أجل إحداث موجة زلزالية تنتشر في قاع البحر. تصطدم هذه الموجات بأنواع مختلفة من الصخور، فتنعكس عليها بشكل أسرع أو أبطأ حسب نوعية الصخور. ثم يتم التقاط هذه الأصداء بأجهزة استشعار تجُرُّها السفن.

---

[1] المادة 1/د/2 من البروتوكول البحري

[2] المادة 5 من قانون المحروقات عرّفت عملية "البحث" بأنّها "*مجموع نشاطات **التنقيب** وكذا أعمال **الحفر** الرامية إلى إبراز وجود المحروقات*". أمّا التوجيه البحري، فعرّف "الاستكشاف في المادة 15/2 بأنّه "*حفر موقع يحتمل وجود الخامات فيه (prospect) وجميع عمليات النفط والغاز ذات الصلة في البحر اللازمة قبل بدء العمليات المتعلقة بالإنتاج*".

[3] عرّفت المادة 5 من قانون المحروقات "التنقيب" بأنّه "*الأشغال التي تسمح بكشف مؤشرات على وجود المحروقات لا سيما عن طريق استعمال طرق جيولوجية وجيوفيزيائية بما فيها أشغال الحفر الطبقي*".

[4] عمليات تهدف إلى دراسة التغيرات في المجال المغناطيسي للأرض. وتنفذ بواسطة طائرات.

[5] عمليات تهدف إلى دراسة تغيرات الجاذبية وتنفذ بواسطة سفن.

[6] PNUE/PAM, guide pour l’exploration et l’exploitation des ressources de pétrole et de gaz naturel du fond marin méditerranéen, avec un vocabulaire des termes d’usage courant, 15 juin 1987, UNEP/IG.74/INF.5, pp 8-9.

[7] انظر الملحق رقم (29).

وبعدها يعالجها جهاز كمبيوتر، فيجعلها في صورة ثنائية أو ثلاثية الأبعاد بحيث تبرز شكل مختلف طبقات قاع البحر وأيضا طبيعة الصخور والسوائل التي تحتويه.[1]

مع العلم أنّ المسح السيزمي وتفسير البيانات التي يجمعها له تكلفة كبيرة تختلف باختلاف نوع المسح المطلوب (ثنائي الأبعاد أو ثلاثي الأبعاد) وباختلاف مساحة تنفيذه. ولا يعني أنّ المسح الزلزالي يسمح بالتأكد يقينا من وجود النفط أو الغاز في مكان معين. وإنّما يوفر معلومات قيّمة تزيد مستوى الثقة قبل اجراء الحفر الاستكشافي.[2]

وكما تم تقريره، البروتوكول البحري فرض على المشغل الحصول على ترخيص ولم يحدد إجراءات إصداره. ومن ثم، وفقا لقانون المحروقات فإنّ "ألنفط" هي المسؤولة عن منح رخصة التنقيب لكل مشغل يقدم طلبا لذلك،[3] بشرط الموافقة عليها من طرف الوزير المكلف بالمحروقات. وتظل الرخصة صالحة لمدة سنتين (2) قابلة لتجديد مرة واحدة لمدة أقصاها سنتان (2).[4]

أمّا إجراءات وشروط منح رخصة التنقيب، فأحالها قانون المحروقات للمرسوم التنفيذي رقم 07-294 الصادر في 26 سبتمبر 2007.[5] بحيث يخضع التنقيب في البحر لنفس أحكام التنقيب في البر ولم يذكر هذا المرسوم أي حكم خاص بالمحروقات البحرية.

<u>2-الحفر الاستكشافي:</u>

كل الأشغال التي تدخل في مرحلة التنقيب تصبو إلى زيادة الحظوظ للعثور على حقول نفطية أو غازية. لكن يبقي الحفر هو السبيل الوحيد للتحقق من وجود النفط بكميات قابلة للاستغلال. فلكما زادت الاحتمالات حول إمكانية احتواء منطقة معينة على موارد طبيعية، يُلجأ إلى الحفر الاستكشافي لتأكيد تلك الشكوك أو نفيها.[6]

---

[1] Michel CECCALDI, Aspects Juridiques de l'exploitation du pétrole en mer, Revue Juridique NEPTUNUS, Vol 2, 1996/1, p 1.

[2] Samira DRUILHE, Les contrats pétroliers, Publiez Ce Que Vous Payez, Royaume-Uni, Octobre 2013, pp 20-21.

[3] المادة 5 من قانون المحروقات عرّفت رخصة التنقيب بأنّها *"ترخيص تسلمه الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (ألنفط)، تخول لصاحبها، بطلب منه، الحق غير المطلق في القيام بأشغال التنقيب في محيط واحد أو عدة محيطات"*.

[4] المادة 20 من قانون المحروقات.

[5] ج.ر العدد 62، الصادرة في 3 أكتوبر 2007.

[6] PNUE/PAM, UNEP/IG.74/INF.5, opcit, p 9.

الحفر هو مجموع العمليات التي تهدف إلى الدخول للطبقات السفلى عن طريق استعمال الأدوات والمنشآت المناسبة لاستخراج السوائل المحبوسة في الأرض.[1] وينفذ بواسطة "منصات الحفر" أو "سفن الحفر".

وأحيانا يفوّض المشغل تنفيذ عملية الحفر إلى شركات متخصصة في الحفر (المقاول) تملك المعدات والتكنولوجيا والموارد البشرية اللازمة التي تمكّنها من القيام بمهامها في البيئة البحرية، الشيء الذي يجعلها ذات تكلفة عالية جدا،[2] تقدر بملايين الدولارات.

إذا ثبت الوجود الفعلي للنفط أو الغاز يُلجأ إلى عمليات حفر إضافية لمعرفة مساحة المكمن وحجم الاحتياط وهل هي كافية لتسويقها، ويسمى بالحفر التقييمي (Forage d'évaluation). وعندها فقط يمكن للمشغل أن يقرر استغلاله. وإذا تبيّن أنّ البئر جاف أو كانت الموارد موجود بكميات ضئيلة لا تحقق مردودا تجاريا، يتم صد البئر إلى عمق كافٍ لمنع التسربات.[3]

طبقا لقانون المحروقات يمكن للمشغل أن يطلب فقط اجراء التنقيب. لكن إن تقدّم بطلب للاستكشاف يلزمه إجراء التنقيب والحفر الاستكشافي. وبخلاف التنقيب الذي هو رخصة تُسلّمها "ألنفط"، الاستكشاف يكون عبارة عن عقد يبرم بين المشغل و"ألنفط".[4] ويوافق عليه مجلس الوزراء بموجب مرسوم يُنشر في الجريدة الرسمية.[5] ويظل ساري المفعول لمدة سبع (7) سنوات.[6]

<u>ثالثا-مرحلة الاستغلال أو الإنتاج:</u>

حين يتحقق المشغل من مردودية حقل معين، بعد تقييم مخزونه،[7] يشرع في استغلاله. ويقصد بالاستغلال جلب الموارد الطبيعية من طبقات الأرض إلى السطح وتصفيتها من الماء ومعالجتها ونقلها عن طريق البنية التحتية ذات الصلة.[8]

---

[1] Rodrigue AKOHOU, opcit, p 87.

[2] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 18.

[3] PNUE/PAM, UNEP/IG.74/INF.5, opcit, p 10.

[4] المادة 2/23 والمادة 1/30 من قانون المحروقات.

[5] المادة 2/30 والمادة 2/11 من قانون المحروقات.

[6] المادة 3/35 من قانون المحروقات.

[7] تلزم المادة 1/47 من قانون المحروقات المشغل أن يقدّم ل ألنفط تبليغا يتضمن التصريح بالصفة التجارية للمكمن.

[8] المادة 16/2 من التوجيه البحري.

-المادة 1/د/3 من البروتوكول البحري عرّفت أنشطة الاستغلال بأنّها "إنشاء منشآت لأغراض استخراج الموارد والأنشطة المتصلة بها، عمليات الحفر المتعلقة بالنفط، الاستخراج والمعالجة والتخزين، النقل بواسطة خطوط الأنابيب إلى البر وتحميل السفن، عمليات الصيانة والإصلاح والعمليات المساعدة الأخرى.

-أمّا قانون المحروقات فعرّف الاستغلال في المادة 5 بقوله *"الأشغال التي تسمح باستخلاص المحروقات ومعالجتها لجعلها مطابقة لخصوصيات النقل بواسطة الأنابيب، وبتسويقها"* .

ولكن قبل الوصل إلى مرحلة الإنتاج الفعلي للنفط والغاز البحري، تسبق ذلك مرحلة التطوير والتي تتمثل في بناء البنية التحتية الملائمة وتحديد عدد الآبار التي يجب حفرها ونوع المنصات اللائق تشييدها.

مرحلة التطوير عادة ما تستغرق عدة سنوات وتعتبر المرحلة الأكثر تكلفة،[1] خاصة في ميدان المحروقات البحرية، بحيث تحتاج الحقول البحرية ل "منصات الاستغلال" التي تختلف على "منصات الحفر" ويصل مبلغ إقامتها إلى ملايين الدولارات،[2] كونها تسمح بمعالجة النفط المستخرج وتخزينه.

استنادا لقانون المحروقات، على المشغل أن يقدّم ل "ألنفط" مخطط تطوير يبرز تكاليف التطوير وتحديد مساحة الاستغلال ولا يشرع في تنفيذ هذا المخطط إلا بعد موافقة هذه الأخيرة.[3] وبمجرد حصول الموافقة، تبدأ مرحلة الاستغلال التي تدوم 25 سنة بالنسبة لمكامن النفط و30 سنة لمكامن الغاز.[4]

وعلى العموم تظل مرحلة استغلال المحروقات البحرية يشوبها العديد من النقائص في قانون المحروقات 07/05 المعدل والمتمم، وتحتاج إلى إثراء في التعديل اللاحق. مثل: إعطاء مفهوم للمنشآت والتجهيزات المستعملة في البحث والاستغلال، تبيان الوضع القانوني لعمال المنصة (هل يعتبر العمال بحارة؟ وهل يعتبر المسؤول على المنصة ربانا؟)، الأحكام المتعلقة بمنطقة السلامة، الجهة التي تتحمل نفقات الإشارة لمنع السفن من الاصطدام، أحكام إزالة المنصات، العقوبات في حالة المخالفة، التلوث التشغيلي.[5]

الفرع الثاني: المنشآت الرئيسة لاستخراج النفط والغاز في البحر وتكييفها القانوني

المنشآت النفطية البحرية هي الوسائل التي يمكن بواسطتها لصناعة النفط والغاز أن تصبح قادرة على استكشاف واستخراج ونقل النفط والغاز من الطبقات الجيولوجية الواقعة تحت قاع البحر.[6] وقد أتاح التقدّم التكنولوجي الكبير والسريع الحفر والإنتاج في مسافات عميقة جدا. وبما أنّ هناك منصات توضع على قاع البر وأخرى عائمة، ومنصات ثابتة وأخرى متنقلة، وسفن الحفر وسفن الدعم اللوجستية (سفن عادية)، أضحى من الصعب تكييفها وإعطائها الطبيعية القانونية المناسبة.

---

[1] Samira DRUILHE, opcit, pp 24-25.

[2] بناء منصة ثابتة يتراوح بين 200 مليون إلى مليار دولار.

[3] المادة 3/47 و4 من قانون المحروقات.

[4] المادة 3/35 و4 من قانون المحروقات.

[5] قانون المناجم 14-05 عالج معظم هذه المسائل.

[6] European Maritime Safety Agency, opcit, p 11.

تحديد الطبيعة القانونية للمنصات يحمل في طياته تحديد النظام القانوني المطبق، وهو بيت القصيد من التكييف، لأنّ الهدف من التكييف القانوني معرفة إن كانت **قواعد القانون البحري قابلة للتطبيق على المنشآت البحرية. وسيكون لهذه النقطة أهمية كبيرة لما هو آتٍ في هذا البحث.**

وتوخيا للوضح، يكون من الضروري التعرّف على الأنواع المختلفة للمنشآت النفطية البحرية **(أولا)**، ثم نفحص الاتفاقيات ذات الصلة لمحاولة إبراز التكييف الممنوح للمنصات **(ثانيا)**.

أولا–أنواع المنشآت الرئيسة لاستخراج المحروقات البحرية:

المنشآت النفطية البحرية هياكل معقّدة، لها أنواع وأشكال وأحجام وتكوينات مختلفة. وبشكل عام، تتكون من جزأين: "جزء علوي" (top–sides)، يحمل معدّات الحفر والإنتاج وطاقم المنصة. و"جزء سفلي" (jacket) يحمل الجزء العلوي فوق الماء، إمّا يطفو فوق سطح البحر وإمّا بركيزات منصّبة على قاع البحر.[1]

يمكن تصنيف المنشآت النفطية البحرية بطرُق متنوعة على أساس معايير مختلفة، مثل تصنيفها على أساس الغرض منها، فتنقسم حينئذ إلى "منصات الحفر" و"منصات الاستغلال". أو إلى "منصات عائمة"[2] (plateforme flottante) ومنصات "معتمدة على قاع البحر"[3] إذا اعتمدنا على كيفية تثبيتها. ويبقي التصنيف الأكثر شيوعا تقسيمها إلى "منصات ثابتة" و "منصات متنقلة".[4] كون هذا التصنيف له أثر واضح على وضعها القانوني والمستخدم من طرف أكثر الاتفاقيات، لأنّ المنشآت البحرية المتنقلة هي الأكثر عُرضة لكي تعامل على أنّها سفن (من الناحية القانونية) من المنشآت البحرية الثابتة. وتأسيسا على ما سبق، نعتمد في هذا البحث التصنيف الأخير.

1–المنصات الثابتة:

المنصات البحرية الثابتة هياكل معدنية أو خرسانية تتميز بثباتها وعدم القدرة على التنقل.[5] وهي النوع الأكثر رواجا ضمن مرافق الإنتاج البحرية المستخدمة في صناعة النفط. تستخدم في العمليات الطويلة

[1] Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, PhD thesis, university of Wollongong, Australia, 2011, p 146.

[2] المنشآت النفطية البحرية العائمة تبقي تطفو على سطح الماء بحكم وزنهما الخاص، بدون دعم ولا مساعدة.

[3] المنشآت النفطية البحرية المعتمدة على قاع البحر هي تلك المنشآت البحرية التي تنصّب على قاع البحر وتكون أرجلها مصنوعة من الصلب أو الخرسانة.

[4] منصات الحفر تكون دائما متنقلة. أمّا منصات الاستغلال، الأصل أنّها ثابتة، لكن يمكن أن تكون متنقلة.

[5] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 7.

المدى وتبقي عالقة في قاع البحر وفي نفس المكان طوال الحياة الإنتاجية للحقل النفطي أو الغازي.[1] ولا يمكن تغيير مكانها إلا بعد تفكيكها ونقلها على متن سفن.

المنشآت الثابتة يمكن أن تستخدم للحفر والإنتاج والتخزين والتفريغ. وتتفرع إلى أربعة (4) أنواع: منصة جاكت–ديك **(أ)**، منصة ذات الثقل الخرساني **(ب)**، البرج المدعم بالشدادات **(ج)** ومنصة ذوات أرجل الشد **(د)**.

والجدير بالبيان أنّ كل واحد من هذه الأنواع الأربعة لديه تفرعات أخرى وتصاميم مختلف تختلف بحسب الشركة التي بنتها. غير أنّ هذا البحث سيقتصر على الأنواع الأصلية، كون التطرق للأنواع الفرعية الأخرى مجرد إطناب من دون فائدة قانونية.

أ–منصة جاكت–ديك (Jacket–deck):[2]

منصة جاكت–ديك عبارة عن هيكل من الصلب يتألف من أعضاء أنبوبية عمودية طويلة ملحمة فيما بينها على شكل هرمي وثابتة على الأرض بواسطة دعائم من الصلب تغرس في قاع البحر. ويعلو هذا الهيكل متن يوفر مساحة للعمال والمعدات الضرورية لاستغلال الآبار البحرية. ويكون هذا النوع مجديا اقتصاديا لاستغلال الآبار التي لا تتعدى عمق 500م.[3]

ب–منصة ذات الثقل الخرساني (Gravitary platform):[4]

تتكون من هيكل كبير يُبني من الخرسانة المسلحة في شكل أعمدة أنبوبية، وتحتوي هذه الأخيرة على صابورات (ballast) تملأ بماء البحر. قبل نقلها إلى مكان الاستغلال، يتم إفراغ الصابورات مما يسمح لها بالطفو. وتجر بعدها بواسطة سفن. وعندما تصل إلى الحقل المزعوم استغلاله، تملأ الصابورات من أجل إغراقها لكي تستقر على سطح قاع البحر بفضل قوى الجاذبية. وتحمل الأعمدة الأنبوبية الجزء العلوي الذي يبقى فوق سطح البحر.[5]

---

[1] Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, p 147.

[2] انظر الصور رقم (1) في الملحق رقم (30).

[3] Seeninaaidu NALLAYARASU, offshore structures- Analysis and Design, Indian Institute of Technology Madras, India, 2012, p 11.

[4] انظر الصور رقم (2) في الملحق رقم (30).

[5] Erik HJELDE & Co, Disposal of disused offshore concrete gravity platforms in the OSPAR Maritime Area, The International Association of Oil & Gas Producers, Report No: 338, February 2003, pp 5-7.

المنصات الخرسانية تتمتع بشيء من التنقل بفضل ملء وإفراغ الصابورات. ومع ذلك، فإنّ الغرض من بنائها ليس نقلها من موقع إلى آخر، وإنّما لخدمة حقل واحد.[1]

ج-البرج المدعم بالشدادات (Compliant tower):[2]

منصة البرج المدعم بالشدادات تشبه منصة جاكت-ديك، تتكون من برج ضيق مصنوع من الفولاذ منصّب على قاع البحر ويمتد إلى فوق سطح البحر، ويحمل فوقه الجزء العلوي. ويثبت البرج في قاع البحر عن طريق كابلات مشدودة بصفة دائمة.

ميزة هذا النوع أنّ قوائمها مرنة نسبيا (على العكس منصة جاكت-ديك التي قوامها صلبة) مما يوفر لها مقاومة أكبر لقدرتها على استعاب الضغوطات الممارسة من قبل الرياح والبحر، وتسمح بالعمل في مياه أكثر عمقا.[3] وعلى الرغم من مرونتها، فإنّها مصممة بشكل يسمح لها بتحمّل ظروف الإعصار.[4]

د-منصة ذوات أرجل الشد (Tension Leg Platform):[5]

منصة ذوات أرجل الشد منصة شبه غاطسة، طافية، ثابتة مربوطة إلى الأسفل من خلال سلاسل عمودية صلبة. هذه السلاسل تعوّض هياكل الدعم التقليدية (مثل الهياكل الفولاذية والخرسانية)، وتقلّل من تأثير موجات البحر من خلال الإبقاء على قبضة ملائمة بين المنصة والمرساة المغروسة في قاع البحر. البنية الفوقية العائمة تحمل كل المرافق التشغيلية ويمكن أن تبقى منصبة في مكان واحد لفترات طويلة.[6] وتصنّف منصة ذوات أرجل الشد كمنشأة بحرية ثابتة على الرغم من أنّها تطفو على سطح الماء.[7]

2-المنصات المتنقلة:

---

[1] Simon COYAC, L'encadrement juridique des constructions en mer, mémoire de master, université de Perpignan, France, 2012, p 8.

[2] انظر الصور رقم (3) في الملحق رقم (30).

[3] تستطيع العمل في عمق يصل إلى 900 متر.

[4] Kabir SADEGHI, An Overview of Design, Analysis, Construction and Installation of Offshore Petroleum Platforms Suitable for Cyprus Oil/Gas Fields, GAU J. Soc. & Appl. Sci, Vol 4, Issues 2, 2007, p 6.

[5] انظر الصور رقم (5) في الملحق رقم (30).

[6] Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, pp 149-150.

[7] المنصة "الطافية" و"المتنقلة" لهما عموم وخصوص، فلا يجب الخلط بينهما، لأنّ كل المنصات المتنقلة تطفو، لكن ليس كل المنصات الطافية يمكن أن تتنقل، مثل منصة ذوات أرجل الشد التي تصنف على أنها منصة ثابتة.

المنشآت البحرية المتنقلة أيضا شائعة في مجال الصناعة النفطية البحرية. يمكن أن تستخدم للحفر، إنتاج، تفريغ وتخزين النفط والغاز القادم من المكامن البحرية.

القاسم المشترك بينها قدرتها على التنقل، إمّا سحبها بواسطة سفن النقل الثقيلة أو تكون قادرة على التحرك بمعداتها الخاصة. كما لها قابلية استخدامها في حقول مختلفة. وبما أنّها غير متصلة بقاع البحر، يتم ربط رأس البئر بواسطة خطوط أنابيب مرنة.

تُقسّم المنشآت البحرية المتنقلة إلى خمسة (5) أنواع: منصة الحفر المرفوعة **(أ)**، منصة الصاري **(ب)**، منصة شبه الغاطسة **(ج)**، الوحدة الطافية للإنتاج والتخزين والتفريغ **(د)** وسفن الحفر **(هـ)**.

أ-منصة الحفر المرفوعة (jack-up):[1]

منصات الحفر المرفوعة هي منصات ذات رفع ذاتي (auto élévatrice). تتألف من ثلاثة (3) أو أربعة (4) سيقان. عند رفع سيقانها تبقي طافية فوق الماء الشيء الذي يسمح بنقلها، إمّا جرّها بواسطة سفن أو بمحركاتها، إلى موقع حفر أخرى. وعندما تصل إلى موقع الحفر، تنشر سيقانها حتى قاع البحر وترفع جسرها فوق سطح الماء من خلال رافعات كهربائية أو هيدروليكية لكي تبدأ عملية الحفر.[2]

توفر منصة الحفر المرفوعة بيئة حفر مستقرة جدا بالمقارنة مع أنواع أخرى من منصات الحفر البحرية. تستخدم عادة في المياه الضحلة. وهي النوع الأكثر شعبية ضمن وحدات الحفر المتنقلة في البحر (mobile offshore drilling unit).[3]

ب-منصة الصاري (SPAR):[4]

منصات الصاري تتكون من عمود كبير عائم أجوف أسطواني الشكل. هذا الأخير يحمل الجزء العلوي فوق الماء ويعمل على تحقيق استقرار المنصة في الماء (مثل صالب السفينة [la quille])، لكن لا يمتد إلى قاع البحر، وإنّما يُشد من الأسفل بواسطة سلاسل وكابلات. المرونة الوظيفية وإمكانية التنقل هي الصفات الأصيلة لمنصة الصاري. فتصميمها يتيح لها امتصاص قوة الرياح والأمواج والتيارات.[5]

هذا النوع مخصص فقط للإنتاج ويستطيع العمل في أعماق كبيرة للغاية.

---

[1] انظر الصور رقم (4) في الملحق رقم (30).

[2] Hossein ESMAEILI, opcit, p 20.

[3] European Maritime Safety Agency, opcit, p 95.

[4] انظر الصور رقم (6) في الملحق رقم (30).

[5] Kabir SADEGHI, opcit, p 7.

ج-المنصات شبه الغاطسة أو شبه الانغمارية (Semi-Submersible):[1]

وحدات الحفر شبه الغاطسة تتكون من هياكل ضخمة. الجزء العلوي يستقبل طاقم المنصة ومعدات الحفر ومحمول بواسطة أعمدة فولاذية موضوعة على طوافتين أو أكثر. وهذه الأخيرة يمكن إغراقها أو رفعها فوق سطح الماء عن طريق ضبط كمية الماء الموجود في الصابورات الواقعة داخل الطوافات (لخفضها تملأ بالماء ولرفعها يفرغ الماء وتملأ بالهواء)، الشيء الذي يوفر استقرارا للمنصة. بالإضافة إلى إحكامها بمراسٍ ضخمة، ممّا يمنحها استقرارا لمواجهة مخاطر البحر والطقس.[2]

د-الوحدة الطافية للإنتاج والتخزين والتفريغ (Floating Production Storage and Offloading):[3]

الوحدة طافية للإنتاج والتخزين والتفريغ لها شكل سفينة. قد تكون ناقلة نفط قديمة أعيد رسكلتها بتحويلها إلى وحدة طافية للإنتاج والتخزين والتفريغ، أو شيّدت خصيصا لهذا الغرض. تعتبر حاليا الأكثر استعمالا نظرا لقدرتها على الإنتاج والتخزين والتفريغ،[4] ويمكن إعادة استعمالها في أماكن أخرى بعد جفاف البئر.[5] غير أنّها غير قادة على الحفر.[6]

عادة ما يتم اللجوء إليها في الأماكن المعزولة عند عدم إمكانية نقل النفط المستخرج عن طريق الأنابيب.[7]

هـ-سفن الحفر (navire de forage):[8]

---

1 انظر الصور رقم (7) في الملحق رقم (30).

2 Kabir SADEGHI, opcit, p 3.

3 انظر الصور رقم (8) في الملحق رقم (30).

4 تستخرج النفط والغاز من البئر وتخزنه على متنها حتى مرحلة تفريغه في ناقلات النفط.

5 Jeremy DRISCH, opcit, p 1.

6 هناك متغيرات أخرى من هذا النوع، مثل، "الوحدة الطافية للتخزين والتفريغ" (Floating Storage and Offloading) وتستخدم حصرياً لأغراض التخزين والتفريغ. أي أنّ FSO هي FPSO من دون قدرة على الإنتاج. و"وحدة التخزين الطافية" (Floating Storage Unit) وتستخدم لأغراض التخزين فقط. أي أنّ FSU هي FPSO لكن غير قادرة على الإنتاج والتفريغ. بالإضافة إلى "الوحدة الطافية للحفر والإنتاج والتخزين والتفريغ" (floating, drilling, production, storage and offloading) وهي FPSO مع القدرة على الحفر، ولكنّها ليست شائعة الاستخدام. انظر:

-Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, pp 153-154.

7 Violeta S. RADOVICH, International Legal Regime of Offshore Structures- Environmental Concerns, CMI, colloquium buenos aires 2010, Octobre 24-27 2010, p 9.

8 انظر الملحق رقم (31).

سفن الحفر تشكل معظم وحدات الحفر المتنقلة (MODU)، ذاتية الدفع ويمكن أن تقطع مسافات طويلة وتمر عبر القنوات الدولية مما يقلل من وقت ومسافة العبور. وتستخدم لغرض حفر آبار استكشافية للنفط والغاز في المياه العميقة جدا.[1] وبصفة عامة لديها كل مواصفات السفن.

ثانيا-التكييف القانوني للمنصات البحرية:

الوضع القانوني للمنصات المستخدمة في استكشاف واستغلال النفط البحري ليس من الهين تحديده بدقة نظرا لتميُّزها بتنوع كبير. ولذا من الصعب جعلها ذات طبيعة قانونية موحدة. وما يزيد الطين بلة، عدم وجود اتفاقية دولية تعالج موضوع المنصات النفطية قد تسمح باستقاء إجابة شافية.

في غياب نظام قانوني واضح، يجب استقراء أحكام الاتفاقيات التي تدخل تحت مسمى القانون البحري الدولي لمعرفة مدى تطبيق أحكامها على المنصات.

بعض الاتفاقيات تصنف المنصات المتنقلة والثابتة على حد سواء ضمن مسمى "السفن"، والبعض الآخر ينزل وصف السفن على المنصات المتنقلة ويستبعد الثابتة **(1)**. بينما ثمة اتفاقيات تعطي لنوعي المنصات طبيعة خاصة **(2)**. وأخيرا، قد يمنح للمنصات المتنقلة وصف مزدوج في حالة معيّنة، فتارة تكون سفينة وتارة أخرى تصير منشأة **(3)**.

1-تكييف المنصات على أنّها سفن:

معرفة ما إذا كانت المنشآت النفطية البحرية تعتبر بمثابة "سفن" أو يمكن أن تُعامل على أنّها "سفن" يحتاج للنظر في معنى مصطلح "السفينة" في القانون الدولي. ثم إسقاط هذا التعريف على المنصات.

تصنيف المنصات النفطية كسفن يكون له عواقب قانونية مختلفة. لأنّه إذا كان الأمر كذلك، يصبح لها حق المرور البريء وواجب أن تبحر تحت علم دولة معينة ويكون لدولة العلم الولاية القضائية عليها وعلى الأشخاص الموجودين على متنها. وعلاوة على ذلك، يصير عدد من اللوائح والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسفن، مثل تلك المتعلقة بالتلوث البحري، وحجز السفن، والتصادم والسلامة تطبق على المنصات النفطية أيضا.[2]

[1] Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, pp 152-153.

[2] Nikita SCICLUNA, Legal Discussion on the Civil Liability for Oil Pollution Damage resulting from Offshore Oil Rigs in the light of the recent Deepwater Horizon incident, Master of Laws, the IMO International maritime law institute, Malta, 2011, p 18.

في الواقع، لا يوجد تعريف موحد للسفينة في القانون الدولي، بل يستخدم في معان مختلفة وفقا لسياقات متنوعة تبعا لغرض الاتفاقية. فقد يكون شاملا يجمع في حيزه كل أنواع السفن أو حصريا يضم فئات محددة تختلف من سياق إلى آخر.

كما لا توجد قواعد موحدة أو مجموعة مشتركة من المعايير التي تستخدم لتحديد المنشآت التي تعتبر سفينة. لذلك في بعض الأحيان تحوم شكوك حول إمكانية جعل منشأة نفطية بحرية ضمن تعريف "السفينة"، سواء على المستوى الدولي أو الوطني.

فيما يخص موضوعنا، هناك اتفاقيتان دولتان فقط تعتبران المنصات الثابتة والمتنقلة، على حد سواء، بمثابة سفن:

1-الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماربول، MARPOL)،[1] عرّفت "السفينة": بأنّها "*مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية، وتشمل القوارب الزلاقة، والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات، **والطافيات، والمنصات المثبتة أو الطافية***".[2]

2-الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية.[3] عرّفت "السفينة" بأنّها "*مركب من أي نوع كان يعمل في البيئة البحرية، وتشمل القوارب الزلاقة، والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات، **والطافيات، والمنصات الثابتة أو الطافية، ووحدات التخزين الطافية، ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ الطافية***".[4]

يمكن تفسير إدخال المنصات الثابتة والمتنقلة في تعريف السفينة كون المقصد الرئيس من اتفاقية ماربول واتفاقية ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية هو تقليل تلوث البيئة البحرية. ومادامت المنصات النفطية بنوعيها تحلق أضررا مماثلة للأضرار التي تُلحقها السفن للبيئة البحرية حرص واضعو الاتفاقيتين على مد نطاق تطبيقهما إلى المنشآت البحرية.[5]

---

1 المعتمدة في 2 نوفمبر 1973، بالإضافة إلى البرتوكول المعتمد في 17 فيفري 1978 والذي أدمج في اتفاقية 1978 وبات جزءا منها. ودخلت حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1983. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988 (ج.ر العدد 22 الصادرة في 1 جوان 1988).

2 المادة 4/2 من اتفاقية ماربول 78/73.

3 المعتمدة في 5 أكتوبر 2001، ودخلت حيز النفاذ في 17 سبتمبر 2008. لم تصادق عليها الجزائر.

4 المادة 9/2 من الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية.

5 Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, p 159.

ماعدا هذان النصّان،[1] باقي النصوص الدولية التي أشارت إلى المنصات النفطية والغازية أبقت على المنصات المتنقلة واستثنت المنصات الثابتة من تعريف السفن. فمثلا:

1–اتفاقية هونج كونج الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئيًّا للسفن[2] عرّفت السفينة بأنّها *"عمارة من أي نوع تعمل أو كانت تعمل في البيئة البحرية، وتشمل الغواصات،* ***الطافيات، المنصات العائمة، المنصات ذات الرفع الذاتي، وحدات التخزين الطافية (FSU) الوحدات الطافية للإنتاج والتخزين والتفريغ (FPSO)".***[3]

2–مدونة القواعد المتعلقة ببناء وتجهيز وحدات الحفر البحرية المتنقلة عرّفت "وحدات الحفر المتنقلة في البحر"[4] على أنّها *"****سفينة**** قادرة على القيام بعمليات الحفر لغرض استكشاف أو استغلال موارد قاع البحار مثل المحروقات السائلة أو الغازية أو الكبريت أو الملح".*[5]

وهكذا، دأبت بعض الاتفاقية على توسيع مفهوم السفينة ليشمل المنشآت البحرية المتنقلة كونها تلبي معظم الخصائص المميزة للسفينة، مثل الطفو، القدرة على الإبحار والتنقل (إما بذاتها أو بسحبها)، وفي بعض الحالات شكلها يشبه شكل السفن، بيد أنّها مصممة للقيام بعمليات تختلف اختلافا كبيرا عن العمليات التي تقوم بها السفن العادية.[6]

أمّا على المستوى الوطني، إذا أردنا معرفة موقف المشرع الجزائري إن كان يكيّف المنصات على أنّها سفن، فنرجع إلى المادة 13 من القانون البحري التي عرّفت "السفينة" بأنّها *"كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إمّا بوسيلتها الخاصة وإمّا عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"*. تبعا لهذا التعريف يجب توفر شرطين لاكتساب وصف السفينة:

---

[1] يوجد بعض الاتفاقيات الإقليمية التي جعلت المنصات النفطية بنوعيها داخل خانة السفن: مثل: البرتوكول بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، المعتمد في 16 فيفري 1976، والمعدّل في 10 جوان 1995، المادة 1/3.

[2] المعتمدة في 15 ماي 2009. لم تدخل حيز النفاذ. لم تصادق عليها الجزائر.

[3] المادة 7/2 من اتفاقية هونج كونج الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئيًّا للسفن.

[4] تشمل وحدات الحفر المتنقلة في البحر أساسا: منصة الحفر المرفوعة- المنصات شبه الغاطسة- سفن الحفر. وكل منصة يمكن تحريكها بسهولة. ومن ثم، الوحدة الطافية للإنتاج والتخزين والتفريغ ومنصة الصاري لا تدخل في هذا المجال، لأنّ رغم أنّها متنقلة لا تحرك بسهولة.

[5] المادة 40/3/1 من مدونة مودو.

[6] Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, p 157.

-قيام العمارة البحرية أو الآلية العائمة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد أو تخصيصها للقيام بذلك على وجه الاعتياد. أي المنشأة المخصصة عادة للقيام بالملاحة البحرية.

-قدرة المنشأة على مواجهة مخاطر البحر بوسائلها الخاصة.[1]

إذا أسقطت هذه الشروط على المرافق النفطية، نستنتج أنّ المنصات الثابتة والعائمة لها قدرة عالية على مواجهة مخاطر البحر، إمّا أثناء نقلها أو تنقلها وإمّا بعد تنصيبها. غير أنّها ليست مخصصة للقيام بالملاحة على وجه الاعتياد، حتى وإن كانت المنصات المتنقلة يمكن أن تقوم بالملاحة، إلا أنّ ذلك لا يكون إلا على وجه عرضي كلما احتاجت للتنقل إلى موقع نشاط آخر. وبالتالي، **المشرع الجزائري لا يكيّف المنصات (الثابتة والمتنقلة) على أنّها سفن.**

2-المنصات كصنف مستقل عن السفن:

ثمة نهج آخر لا يُعامل المنشآت النفطية البحرية كسفن وإنّما جعلها في فئة منفصلة خاصة. وقد اعتمدت العديد من النصوص الدولية هذه المقاربة، من بينها:

1- ا.ا.م.ق.ب لم تعرِّف السفن ولا المنصات،[2] ولم تذكر لفظ "المنصات" (الأرصفة)،[3] إلا مرة واحدة في مفهوم "الإغراق". ومدعاة ذلك، ربما ترجع إلى أنّ ا.ا.م.ق.ب نقلت مفهوم "الإغراق" تقريبا حرفيا من اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى المعتمدة في 29 ديسمبر 1972 (اتفاقية لندن للإغراق)، والتي استخدمت لفظ "المنصات" (الأرصفة).

ولكن اتفاقية مونتي غوبي أشارت إلى المنصات بلفظ "الجزر الاصطناعية المنشآت والتركيبات" من دون أن تشرح المقصود بكل لفظ.[4]

من خلال مفهوم الإغراق، يظهر أنّها تفرّق بين هذان الهيكلان، بحيث عرّفت الإغراق بأنّه *أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من **السفن** أو الطائرات أو **الأرصفة (المنصات) أو غير ذلك من التركيات الاصطناعية***". وهذا دليل على أنّ ا.ا.م.ق.ب تميّز بينهما.

أضف إلى ذلك، أنّ نفس الاتفاقية أوجدت أحكاما خاصة للسفن، وأخرى خاصة "للجزر الاصطناعية، المنشآت والتركيبات". مع العلم أنّ ا.ا.م.ق.ب لا تفرق بين هذه الأصناف الثلاثة (الجزر الاصطناعية،

[1] بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة: دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، رسالة ماجيستر، جامعة الجزائر, 2003, ص 34-35.

[2] ا.ج.ج.ق لم تعرف أيضا السفن والمنصات النفطية.

[3] ا.ا.م.ق.ب ترجمت مصطلح "plates-formes" ب "الأرصفة".

[4] يمكن تعريف الجزر الاصطناعية ربما بمفهوم المخالفة للجزر الطبيعية المذكور في المادة 121 من ا.ا.م.ق.ب.

المنشآت والتركيبات)، بحيث كلها تخضع على قدم المساواة لنفس الأحكام. كما أنّها في العديد من الحالات تستخدم في وقت واحد عبارة "الجزر الاصطناعية"، "التركيبات" و"المنشآت" عند الإشارة إلى البنايات في البحر وقاع البحر، مثلما هو مذكور في المادتين 60 و80.

2–الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي (اتفاقية أوبرسي)[1] عرّفت "السفينة" بأنّها "*مركب من أي نوع كان يعمل في البيئة البحرية ويشمل القوارب، الزلاقة، والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات والطافيات من أي طراز*".[2] بينما عرّفت "الوحدة البحرية" (Unité au large) بأنّها *أي منشآت أو إنشاءات **بحرية ثابتة أو عائمة** تقوم بعمليات استكشاف الغاز أو النفط أو استغلاله أو إنتاجه أو في تحميل أو تفريغ الزيت*".[3] فنلاحظ أنّ هذه الاتفاقية تفرق بينهما، حيث أعطت تعريفا خاصا لكل من السفن والمنصات.

3–المشروع الكندي[4] عرّف "الجزيرة الاصطناعية" في المادة 1/أ بأنّها "*مرفق دائم أو هيكل ملصق بشكل صارم إلى قاع البحر ومستخدمة أو معدّة للاستخدام في الأنشطة الاقتصادية،[5] بما في ذلك رؤوس الآبار والمعدّات المرتبطة بها، ولكن لا تشمل خطوط الأنابيب...*". وفي المقابل، عرّف "المنصات البحرية" في المادة 1/و بأنّها "*كل هيكل مهما كان، يكن غير مثبت بصفة نهائية في قاع البحر، ويكن قادر على أ) التحرك أو يُحرك بالطفو فوق الماء أو تحت الماء، إمّا كان مثبتا أو غير مثبت في قاع البحر خلال العمليات. ب) ومستخدما أو معدا للاستخدام في الأنشطة البحرية. ج) ويشمل الوحدات المستخدمة أو المعدّة للاستخدام كأماكن إقامة للأفراد والمعدّات ذات الصلة بالأنشطة المبينة في هذه الفقرة*".

المشروع الكندي لم يكتف فقط بالفصل بين مفهوم السفن ومفهوم المنصات، بل ميّز بين المنصات الثابتة والمنصات المتنقلة. ويظهر من خلال التعاريف المساقة أنّه كيّف المنصات الثابتة بأنّها جزر اصطناعية. بينما المنصات المتنقلة أعطاها تكييفا خاصا. كما يلاحظ أنّ التعاريف جاءت واسعة لكي تشمل المنصات التي ستُنشأ مستقبلا بفضل التطور التكنولوجي.

---

[1] المعتمدة في 30 نوفمبر 1990 ودخلت حيز النفاذ في 13 ماي 1995. صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر الرئاسي 04-326 المؤرخ في 10 أكتوبر 2004. (ج.ر العدد 65 الصادرة في 13 أكتوبر 2004).

[2] المادة 3/2 من اتفاقية أوبرسي.

[3] المادة 4/2 من اتفاقية أوبرسي.

[4] المشروع الكندي واسمه الكامل "الاتفاقية المتعلقة بالوحدات البحرية، الجزر الاصطناعية والهياكل ذات الصلة المستخدمة في استكشاف واستغلال البترول والثروة المعدنية في قاع البحر". أعدّته الجمعية الكندية للقانون البحري في ماي 2001 لاعتماده في شكل اتفاقية رسمية من طرف م.ب.د، وسنتطرق إليه في المبحث القادم.

[5] عرّفت المادة 1/د من المشروع الكندي الأنشطة الاقتصادية بقولها: تعني الاستكشاف، الاستغلال، التحويل أو تخزين المواد الهيدروكربونية والموارد المعدنية لقاع البحر أو باطنه.

4-البروتوكول البحري هو الآخر جعل المرافق البحرية في صنف خاص، فعرّف "المنشأة" في المادة 1/و بأنّها *أي هيكل ثابت أو عائم وأي جزء متكامل منه، مستخدم في أنشطة تشمل بصورة خاصة:*

1-وحدات حفر ثابتة أو نقالي[1] في عرض البحر،

2-وحدات إنتاج ثابتة أو عائمة بما في ذلك الوحدات الموضوعة ديناميكيا،

3-مرافق التخزين في عرض البحر بما في ذلك السفن المستخدمة لهذا الغرض،

4-محطات التحميل في عرض البحر وأنظمة نقل المنتجات المستخرجة مثل خطوط الأنابيب المغمورة تحت الماء،

5-الأجهزة المتصلة بها ومعدّات إعادة التحميل والمعالجة والتخزين والتخلّص من المواد المستخرجة من قاع البحر وتربته التحتية.

الاتفاقيات المنوه لها أعلاه[2] حرصت على إبراز خصوصية المنصات وتميُّزها على السفن، كون كلا المركبتين صُمّمت من أجل أغراض مختلفا تماما. ونظرا لذلك، كل المسائل التي تطرحها المنشآت البحرية يجب أن يعطي لها حل مستقل عن أي نظام آخر.

وتجدر الإشارة إلى أنّ هذا النهج أصبح المعتمد في الكثير من الدول، على غرار الجزائر التي جعلت المنشآت البحرية **في فئة خاصة** تختلف عن السفن. ونجد ما يعزز هذا الطرح في المادة 161 من قانون المناجم،[3] وليس في قانون المحروقات كونه لم يتطرق إلى ذلك.

<u>3-مقاربة الوضع المزدوج (dual status approach):</u>

طوّرت الممارسة الدولية مقاربة جديدة تحاول التقريب بين النهجين السابقين، ويمكن أن يشار إليها ب "مقاربة الوضع المزدوج". في إطارها، الوضع القانوني للمنشأة البحرية المتنقلة يمكن أن يتغير تبعا لطبيعة النشاط التي تقوم به في فترة معينة من الزمن. وقد تبنّت م.ب.د ذلك في قرارها (15) A.621 المتضمن التدابير لمنع خرق مناطق السلامة حول المنشآت البحرية، والذي أوضح أنّ وحدات الحفر

---

[1] تم ترجمة مصطلح "mobile" ب "نقالي"، ومن الأحسن كان يجب ترجمتها ب "متنقلة".

[2] هناك أيضا اتفاقيات أخرى تعتبر المنصات النفطية كصنف خاص مثل: بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري المعتمد في 10 مارس 1988 المعدّل والمتمم. ومثل: اتفاقية أوسبار (المادة L/1). ومثل: اتفاقية لندن للإغراق عرّفت "السفن"، وذكرت "المنصات" من دون تعريفها عند تعريفها للإغراق، مما يوحى بأنّها تفرق بينها.

[3] المادة 161 من قانون المناجم تنص على ما يلي: "*يقصد بالمنشآت والتجهيزات المستعملة في البحث أو استغلال المواد المعدنية أو المتحجرة في المجالات البحرية حسب مفهوم هذا القانون:*
-المحطات العائمة وملحقاتها،
-الآليات الأخرى الخاصة بالاستغلال وملحقاتها،
-السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات البحث أو الاستغلال المنجميين.

البحرية المتنقلة تعتبر "**سفنا**" عندما تكون في حالة العبور وغير مشاركة في عمليات الحفر، ولكن تعتبر **منشآت أو هياكل** عندما تشارك في عمليات الحفر".[1]

هذه المقاربة تطبق فقط على المنصات المتنقلة وتعطيها طابعا قانونيا هجينا (hybride). حين تكون في حالة إبحار تعامل معاملة السفن ويطبق عليها النظام القانوني للسفينة. وعندما تنهمك في الأنشطة النفطية البحرية تزول عنها صفة السفينة، وتصير تعامل بمثابة جزيرة اصطناعية أو منشأة.

بالإضافة إلى اعتمادها من طرف م.ب.د، تبنّتها بعض الصكوك الدولية:

1– اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام[2] تعرّف "السفينة" في المادة 2/1 بأنّها *أي مركب أيا كان نوعه يعمل في البيئة البحرية، بما في ذلك الزوارق ذات البدن الانسيابى والمراكب ذات الوسائد الهوائية والمراكب القابلة للتشغيل المغمور **والمراكب الطافية والمنصات العائمة**، إلا عندما تكون هذه المنصات عاملة في مواقع وجودها في استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر أو استخراجها أو إنتاجها* ".

وبالتالي، كل المنشآت البحرية المتنقلة في حالة عبور أو إبحار أو تنقل من موقع لآخر يمكن اعتبارها سفنا لأغراض هذه الاتفاقية.

2–الاتفاقية الدولية للإنقاذ،[3] عرّفت "السفينة" بأنّها *أي مركب أو مركبة أو أية منشأة قابلة للملاحة*".[4] فقد يمكن القول إنّها تطبق على المنصات المتنقلة بما أنّها منشآت قابلة للملاحة، إلا أنّ المادة 3 منها استبعدت تطبيقها "*على المنصات الثابتة أو العائمة أو على وحدات الحفر البحرية المتنقلة حيثما تكون هذه المنصات أو الوحدات تمارس في مواقع العمل عمليات استكشاف أو استغلال أو إنتاج الموارد المعدنية لقاع البحر*".

3–عرّفت المادة 19/2 من التوجيه البحري "المرفق" بأنّه "***معدات ثابتة أو متنقلة**، أو مزيج من المعدات المترابطة بشكل دائم عن طريق جسور أو منشآت أخرى، تستخدم لعمليات النفط والغاز في البحر أو لها علاقة بهذه العمليات. وتشمل المرافق وحدات الحفر البحرية المتنقلة الموضوعة في المياه قبالة السواحل من أجل الحفر، الإنتاج أو الأنشطة الأخرى المتعلقة بعمليات النفط والغاز في البحر*".

---

[1] القرار (15) A.621 بشأن التدابير لمنع التعدي على مناطق السلامة حول المنشآت والهياكل البحرية، 19 نوفمبر 1987، ص 2، في الهامش.
[2] اعتمدت في 23 ماي 2007، لم تدخل حيز النفاذ. ولم تصادق عليها الجزائر.
[3] اعتمدت في 28 أفريل 1989، دخلت حيز النفاذ في 14 جويلية 1996. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011. (ج.ر العدد 64 الصادرة في 27 نوفمبر 2011).
[4] المادة 1/ب من الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989.

من خلال التعريف المذكور، يظهر أنّ التوجيه البحري يعتبر المنشآت البحرية صنفا خاصا. إلا أنّه يعتبر وحدات الحفر المتنقلة في البحر في حالة تنقّلها بأنّها سفن.[1] وذلك يدل على أنّ النص الأوربي أخذ بمقاربة الوضع المزدوج.

رغم أنّ هذه الطريقة تعرّضت للنقد من طرف بعض الكتاب،[2] إلا أنّها اعتمدت من طرف م.ب.د وبعض الاتفاقيات. وحاليا تعرف إقبالا في تشريعات الدول، من بينها الجزائر.

فكما رأينا من قبل، القانون الجزائري لا يكيّف المنصات البحرية كسفن بل يمنحها وضعا خاصا، سواء أكانت منصات ثابتة أو متنقلة. إلا أنّ الفقرة 2 من المادة 162 من قانون المناجم، ألزمت المنشآت والآليات "*عندما تكون قابلة للعوم*" أن "تخضع *للقوانين والتنظيمات الخاصة بالترقيم ورخصة المرور وللتنظيم المتعلق بالوقاية من التصادم في عرض البحر أثناء عومها*".[3]

هذا الحكم يطبّق على المنصات المتنقلة من دون المنصات الثابتة والتي فرضت عليها أن تلتزم ببعض الأحكام الخاصة بالسفن. ومن ثم، القانون الجزائري إن كان أعطى للمنصات المتنقلة حكما خاصا، إلا أنّه يعاملها كسفن إن كانت قادرة على الإبحار.

تأسيسا على ما سبق، أمكن القول أنّ المنصات النفطية الثابتة بشكل عام لا تعتبر "سفنا" في القانون الدولي بل كمنشأة مستقلة. ومع ذلك، فإنّ النهج المعتمد في الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية واتفاقية ماربول يختلف إلى حد كبير عن معظم الاتفاقيات الدولية الأخرى، لأنّهما جعلا المنشآت الثابتة بمثابة سفن.

أمّا المنصات النفطية المتنقلة فالأصل أنّهم منشآت مستقلة، إلا أنّه يمكن التعامل معها على أنّها "سفن" في القانون الدولي في بعض السياقات، لأنّ مصطلح "السفينة" يكون له معانٍ مختلفة في الاتفاقيات الدولية تبعا لأهداف وأغراض كل اتفاقية. وواحدة من الطرق المشتركة في الاتفاقيات الدولية هو جعل المنشآت البحرية المتنقلة (خصوصا "وحدات الحفر البحرية المتنقلة" و"الواحدات الطافية للإنتاج والتخزين

---

[1] الفقرة 32 من الديباجة التوجيه البحري.

[2] اعتبرها البعض غير منطقية من دون أن يشرح ذلك، يمكن الرجوع للنقد إلى:

-Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, p 168.

[3] هذه المادة منقولة حرفيا من المادة 10 من القانون رقم 68-1181 المؤرخ في 30 ديسمبر 1968 والمتعلق باستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية.

والتفريغ) "سفنا" عندما تكون بصدد العبور من مكان إلى أخرى، ومنشأة بحرية أثناء تنفيذها للعقود النفطية.

لذلك، وفي ظل استمرار غياب اتفاقية دولية متعلقة بالمنشآت البحرية، من الضروري على كل المعاهدات الدولية في المستقبل والتشريعات الوطنية أن تُعرّف بوضوح "السفن" و"المنشآت البحرية" من أجل تسهيل حل المسائل القانونية الناتجة عن الاستخدام المتزايد للمنصات النفطية البحرية.

وتجدر الإشارة إلى ثمة محاولة تكييفها ك "**موانئ**". غير أن ذلك كان مستبعدا.[1]

ومن الأهمية بمكان أن نلفت الانتباه أنّ تكييف المنشآت البحرية له آثار قانونية متعددة: فبالنسبة للمنصات المتنقلة القادرة على الإبحار، ترفع كلها علما، ولها جنسية واحدة،[2] لأنّ المخاطر على عدم منحها علم وجنسية يقود إلى إعطائها الحرية الكاملة.[3] وتحمل اسم ورقم تسجيل،[4] كون تسجيلها يسهّل تحديد حقوقها وواجبتها وأمور أخرى مثل إجراءات التفتيش أو تسليم الشهادات وتحديد مالكها.[5] كما يطبّق عليها قواعد القانون البحري في مجال الحوادث البحرية، الرهن، التأجير، المساعدة، التأمين وحماية الحياة البشرية في البحر.[6]

أمّا المنشأة الثابتة، لا ترفع علم، ولا تحمل رقم تسجيل، لكن لديها مالك واسم. وإن كان يمكن إنزال عليها وصف جزيرة اصطناعية، لا يمكن اعتبارها البتة جزرا بالمفهوم القانوني والجغرافي كما هو محدد في المادة 121 من ا.ا.م.ق.ب. ولا تنطبق عليها قواعد القانون البحري إلا ربما قواعد حماية الحياة البشرية في البحر.[7]

---

1 للمزيد من التفصيل في هذه النقطة يمكن الرجوع إلى:

-Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, pp 177-195.

2 هذا الالتزام وارد في المادة 92 من ا.ا.م.ق.ب. أضف إلى ذلك، أنّ المادة 5/3 من المشروع الكندي تنص على أنّ كل المنصات المتنقلة يجب أن تكون حاملة لجنسية، غير أنّها لم تحدد الطريقة لتحديد الجنسية. وذلك بخلال مشروع ريو (نتناوله في المبحث القادم) الذي نص في المادة 11 على أنّ المراكب المتنقلة تحمل جنسية البلد المسجل فيه. وإذا كانت غير مسجلة، تحمل جنسية مالكه. كما أنّ النسخة المعدّلة لمشروع ريو (مشروع سيدني) نصت في المادة 10 على أنّ المنصة المتنقلة تحمل جنسية البلد المسجل فيه. وإذا كانت غير مسجلة، تحمل جنسية البلد التي ترفع علمها. ومسوغ هذا التغيير يكمن في أنّ المالك قد يكون عديم الجنسية أو متعدد الجنسية.

3 Simon COYAC, opcit, p 9.

4 المادة 162 من قانون المناجم نصت على أنّ المنصات المتنقلة تخضع للقوانين والتنظيمات الخاصة بالترقيم. كما أنّ المادة 4 من المشروع الكندي نصت على ضرورة تسجيل المنصات المتنقلة، وتأسيس سجل دولي يضم كل المنصات المتنقلة في العالم ورقم تسجيها ومالكها.

5 Joseph LIGONIE, Forage : contrats et statut de l'engin maritime, Editions TECHNIP, Paris, 1981, p 255.

6 Simon COYAC, opcit, p 8.

7 المادة 1/162 من قانون المناجم تجعل قواعد حماية الحياة البشرية في البحر تطبق على المنصات الثابتة والمتنقلة.

ومهما كان التكييف القانوني للمنشآت النفطية البحرية تمارس الدولة الساحلية ولايتها على المرافق التي تعمل فوق جرفها القاري.[1] وهذا الحكم يشكل استثناء هاما لقاعدة دولة العلم بالنسبة للمنصات المتنقلة. فرغم أنّها تحمل علم دولة أجنبية، إلا أنّها تظل تخضع لقوانين الدولة الساحلية.

بعد تناول المراحل التي تقود إلى التنقيب والإنتاج وتحديد النظام القانوني الملائم للمنصات البترولية، قد تؤدي أنشطة البحث التي تجري على تخوم الإقليم إلى اكتشاف مكمن بحري يتداخل مع دولة حدودية، إمّا دولة متقابلة أو متجاورة، حينئذ يجب استغلاله بالتعاون. لذا، يجب معالجة التدابير والاجراءات المعمول بها على الصعيد الدولي لتقاسم الآبار المشتركة تقسيماً عادلاً.

المطلب الثاني: استغلال حقول المحروقات البحرية المشتركة في البحر المتوسط

وجود حقول النفط والغاز في مناطق الحدود البحرية يثير مشكلة مهمة تستدعي حلولاً تكفل قسمة عادلة للثروة. إنّ الاستغلال الواسع لمثل هذه الحقوق من إحدى جهة الحدود يقود بلا شك إلى نقص في كميات النفط المستخرجة من الجانب الآخر ويؤدي الاستثمار الواسع من الجهتين إلى النفاد السريع للحقل. كما أنّ القانون الدولي يضع مبدأ حظر استغلال الموارد المشتركة من جانب واحد، والذي تحوَّل إلى مبدأ من مبادئ القانون الدولي العرفي.

لا يوجد تعريف واحد لمصطلح "الموارد الطبيعية العابرة للحدود". ولكن عموما لها ميزتان: 1-دولتان أو أكثر لها حق في استغلال نفس المورد، 2-الأنشطة التي تقوم بها دولة واحدة يكون لها تأثير على قدرة الدول الأخرى في استغلال نفس المورد.[2]

في هذا المقام، نتساءل عن الكيفية التي نظّم بها القانون الدولي استغلال الحقول المشتركة. وهل ثمة فرق بين القواعد المطبّقة على الموارد المشركة في حالة ما إذا كانت الحدود البحرية مرسّمة أو كانت مشاعة؟

---

[1] تطبق القوانين والتنظيمات الجزائرية على المنشآت البحرية أثناء قيامها بالأنشطة البحرية طبقا للمادة 160 من قانون المناجم. كما أنّ المادة 6 و7 من المشروع الكندي تمنح الولاية القضائية والجنائية للدولة الساحلية.

[2] Denis V. RODIN, Offshore transboundary petroleum deposits: cooperation as a customary obligation, Master’s Thesis, University of Tromsø, Norway, 2011, p 4.

من ثم، نتطرق بصفة موجزة إلى محاولة لجنة القانون الدولي لتدوين القواعد المطبقة عند استغلال حقول المحروقات المشتركة **(الفرع الأول)**. ثم نعكف على دراسة ممارسات الدول في هذا المجال من خلال ابرام عقود التوحيد العابرة للحدود وإقامة مناطق التنمية المشتركة التي تكون عادة ناتجة عن شرط المكمن الموحد **(الفرع الثاني)**. ثم نتناول الأساس القانوني لمنطقة التنمية المشتركة وأنواعها طالما أنّها تثير بعض الإشكاليات **(الفرع الثالث والرابع)**. وفي الأخير، نشير إلى تجربة دول البحر الأبيض المتوسط في استغلال الآبار المشتركة **(الفرع الخامس)**.

الفرع الأول: اجتهاد لجنة القانون الدولي في محاولة تنظيم الاستغلال المشترك للموارد العابرة للحدود

كان للجنة القانون الدولي محاولة لتقنين وتطوير ممارسات الدول فيما يخص الاستغلال المشترك للموارد العابرة للحدود.

ترجع جذور هذه المحاولة إلى عام 2002 (الدورة 54)، بحيث قررت اللجنة إدراج موضوع "الموارد الطبيعية المشتركة" في برنامج عملها. وعيَّنت السيد شوسي يامادا (Chusei Yamada) مقررًا خاصا ودعمته بفريق عامل لمساعدته على تحديد التوجه العام للموضوع في ضوء المخطط الدراسي الذي أُعد في عام 2000 (المخطط العشاري). وأعرب المقرر الخاص على نيته في اتباع نهج تدرُّجي، بحيث يشرع في تناول موضوع المياه الجوفية المحصورة المشتركة بين بلدين أو أكثر،[1] ثم يتطرق إلى موارد النفط والغاز العابرة للحدود.[2]

أنشأت اللجنة أيضا في الفترة الممتدة بين سنة 2003 و2009 خمس فرق عاملة معنية بالموارد الطبيعية المشتركة. بالإضافة إلى فريق سادس استمر في تقييم الجدوى من التشريع في موضوع النفط والغاز العابرين للحدود بناء على ورقة عمل أعدها السيد شينيا موراسي (Shinya Murase)، وفي ضوء مناقشاته السابقة للموضوع.[3] مع العلم أنّ التوصية الأساسية التي قدّمها السيد موراسي في ورقة عمله تدعو إلى عدم مواصلة اللجنة النظر في هذا الموضوع.[4]

[1] توصلت لجنة القانون الدولي في دورتها الستين (2008)، إلى اعتماد مشروع متعلقة بطبقات المياه الجوفية العابرة للحدود، وأوصت الجمعية العامة "بأن تنظر، في مرحلة لاحقة وبالنظر إلى أهمية الموضوع، في صياغة اتفاقية بالاستناد إلى مشاريع المواد".

[2] تقرير لجنة القانون الدولي، الدورة الثانية والستون (62)، A/65/10، 2010، ص 455، § 374.

[3] نفس المرجع، ص 455، § 378.

[4] نفس المرجع، ص 456، § 379.

أظهرت تعليقات الحكومات، فضلا عن المناقشات التي جرت في اللجنة السادسة، عن ثلاثة اتجاهات أساسية: الاتجاه الأول حبذ مواصلة تمحيص الموضوع. بينما الاتجاه الثاني والذي كان يشكل الأغلبية نصح بتوقف اللجنة عند هذا الحد. أما الاتجاه الثالث، فأوصى باتباع نهج أكثر حذرا، بحيث يرى أنّ الاستمرار أو التوقف في النظر في موضوع النفط والغاز العابرين للحدود يجب أن يستند على اتفاق واسع.

وعموما، تمحورت أسباب كل رأي من تلك الآراء حول مايلي:

(أ) مدى إمكانية تحديد أوجه التشابه بين النفط والغاز وطبقات المياه الجوفية؛

(ب) ما إذا كان نطاق ارتباط مسائل النفط والغاز ارتباطا وثيقا بالمصالح الثنائية للدول يشكل عوائق محددة أمام التدوين؛

(ج) مدى إمكانية فصل مسائل النفط والغاز عن مسألة تعيين الحدود البحرية؛

(د) مدى ملاءمة مسائل النفط والغاز للتدوين؛

(هـ) مدى إمكانية التغلّب على الحساسية السياسية والصعوبة الفنية التي تنطوي عليها مسائل النفط والغاز.[1]

وأظهرت ورقة العمل أنّ أغلبية الدول أعربت عن شكوك إزاء الحاجة لتدوين موضوع النفط والغاز العابرين للحدود، بما في ذلك وضع قواعد عالمية، كون الموارد المشتركة مسألة سياسية وتقنية بدرجة أولى وتتسم بطابع ثنائي أساسًا. فقد يترتب عن محاولة التعميم المزيد من التعقيد، فلو تُركت معالجتها عن طريق الجهود الثنائية، لربما عُولجت معالجة ملائمة.[2]

وعلى إثر كل الذي سبق، قرّرت اللجنة التخلي عن النظر في الجوانب المتعلقة بالنفط والغاز العابرين للحدود ضمن موضوع "الموارد الطبيعية المشتركة".

الفرع الثاني: بند المكمن الموحد (La clause du dépôt unique) [3]

[1] تقرير لجنة القانون الدولي، مرجع سابق، A/65/10، ص 475، § 381.

[2] نفس المرجع، ص457-458 § 382.

[3] الأستاذ Josette Beer GABEL يسميه البند التوقعي la clause prévisionnelle. انظر:

-Josette Beer GABEL, Retour sur l’exploitation des ressources minérales du plateau continental, entre stabilité et innovation, ADM, Tome 9, 2004, p 357.

شرط المكمن الموحد يعرب عن نية الدول على التعاون في حالة احتمال اكتشاف حقل نفطي أو غازي يتداخل مع الحدود البحرية لدولتين ساحليتين أو أكثر. وتلجأ هذه الأخيرة إلى شرط المكمن الموحد عند:

أ– ابرام اتفاق ثنائي بشأن الحدود البحرية: إذا اتفقت دوليتان متجاورتان أو متقابلتان على الخط الحدودي المشترك بينها، في غالب الأمر تضع في الاتفاق الحدودي شرطا مفاده أنّه في حالة اكتشاف حقول متداخلة على جانبي الخط الحدودي المشترك، ألاّ تمضي الدولة صاحبة الاكتشاف في استغلاله بصفة فردية حتى تتشاور مع الدولة الأخرى التي تشترك معها في المكمن على كيفية استغلاله بطريقة مشتركة.

وقد تضمنت عشر (10) اتفاقيات حدودية في البحر المتوسط هذا الشرط.[1] وتجدر الإشارة إلى أنّ شرط المكمن الموحد في هذه الحالة يفتح الباب في المستقبل إلى ابرام اتفاق التوحيد العابر للحدود.

ب– إنشاء منطقة تنمية مشتركة: إذا قرّرت دوليتان متجاورتان أو متقابلتان إقامة منطقة تنمية مشتركة، تضع في ثنايا نص الاتفاق نفس الحكم المشار إليه. أي عدم استغلال الحقول المكتشفة في حيز المنطقة المشتركة من جانب واحد إلاّ بعد الاتفاق على كيفية الاستغلال.

ومن ثم، نستنتج أنّ الاستغلال المشترك للموارد المشتركة يتم إمّا بواسطة اتفاق التوحيد العابر للحدود **(أولا)**، أو في إطار منطقة التنمية المشتركة **(ثانيا)**.

أولا– اتفاق التوحيد العابر للحدود (Transboundary Agreement Unitization):

مفهوم "التوحيد" نشأ في الولايات المتحدة في أوائل القرن العشرين، لكن قبل ذلك، كانت فكرة " rule of capture" هي السائدة. ويقصد بها أنّ مالك قطعة أرض يكتسب ملكية النفط والغاز الذي ينتجه من الآبار المحفورة على الرغم من ثبوت أنّ جزءا من هذا النفط أو الغاز يمتد إلى الأراضي المجاورة غير المملوكة له. أي من يبدأ الأول بالحفر هو من ينتفع بالاستغلال ولا يهم مصير المالك المجاور. هذا المبدأ فتح الباب أمام الاستغلال التنافسي الذي أدى إلى عدم النجاعة وهدر المكامن نتيجة لازدواجية الجهود. ولمعالجة هذا الوضع، تم تطوير مفهوم "التوحيد" واعتمد لاحقا من طرف شركات النفط العالمية في العديد من الدول.[2]

[1] إيطاليا واليونان 24 ماي 1977 (المادة 2) - تونس وإيطاليا 20 أوت 1971 (المادة 4) - إيطاليا ويوغوسلافيا سابقا 8 جانفي 1968 (المادة 2) - ليبيا ومالطا 10 نوفمبر 1986 (المادة 3) - ألبانيا وإيطاليا 18 ديسمبر 1992 (المادة 2) - إيطاليا واسبانيا 19 فيفري 1974 (المادة 2) - مصر وقبرص 17 فيفري 2003 (المادة 2) - قبرص وفلسطين المحتلة 17 ديسمبر 2010 (المادة 2) - الجزائر وتونس 11 جويلية 2011 (المادة 4 و5)- فرنسا وإيطاليا 21 مارس 2015 (المادة 4).

[2] Rod CHOORAMUN, Unitisation – The Oil and Gas Industry’s Solution to One of Geology’s Many Conundrums, https://www.andrewskurth.com/pressroom-publications-1133.html, August 2014, § 5-12.

اتفاق التوحيد بصفة عامة ظهر على اليابسة ثم انتقل إلى البحر، ويشير إلى التعاون بين أصحاب الترخيص في عملية تطوير مكامن النفط والغاز الموجودة في المساحات المتجاورة **داخل الدولة الواحدة**. فمثلا، قد تكون مساحة ممنوحة لشركة "أ"، ومساحة أخرى محاذية لها ممنوحة لشركة "ب"، ويحدث أن تكتشف إحدى الشركتين حقل محروقات يمتد إلى المساحة المتاخمة. في هذه الحالة، أصحاب التراخيص يدخلون في اتفاق التوحيد بغرض توحيد المكمن من أجل الاستغلال المشترك والتفاهم حول كيفية تطويره.[1] ثم ارتقت هذه الممارسة إلى أن أصبحت ضمن القانون الدولي العرفي.

التوحيد العابر للحدود هو التوحيد الذي يقام على الآبار المشتركة **بين دولتين أو أكثر** بحيث تكون الحدود البحرية محددة بينهما.[2]

ومن مزايا ذلك: تجنب الهدر الاقتصادي وازدواجية الجهود من خلال حفر آبار لا فائدة منها وبناء مرافق غير ضرورية، وتفادي فتح الباب أمام الاستغلال التنافسي، بحيث كل مشغل متعاقد مع الدول المتجاورة يسخر قصارى جهده من أجل ضخ أكبر احتياط ممكن. كما أنّ التوحيد يقلل عدد المنصات البحرية التي قد تعيق الملاحة البحرية والتكاليف الباهظة عند تفكيكها. ويقلل أيضا من الأضرار البيئية.[3]

وفي المقابل، يتميّز اتفاق الاستغلال المشترك بالتعقيد، لأنّه ينطوي على التعاون على مستوى حكومي وتجاري. البُلدان المتعاونة في كثير من الأحيان لديها أنظمة مالية مختلفة وسياسات للاستيراد والتصدير متباينة. أضف إلى ذلك، صعوبة تحديد حصة الموارد المحبوسة في الجرف القاري لكل بلد.[4]

ويجب التنبيه أنّ اتفاق التوحيد العابر للحدود يشمل مرحلة الاستغلال فقط ولا يتعدى إلى مرحلة الاستكشاف. إذا تصفحنا الاتفاق الحدودي بين الجزائر وتونس المبرم في 11جويلية 2011،[5] نجده شرح هذه الحيثية وأطنب أكثر فيما يخص المكامن المشتركة مقارنة بالاتفاقيات الحدودية الأخرى. فقد وضع التزاما قبليا وبعديا.

احتوت المادة 4 على التزام يسبق اكتشاف الحقول، بحيث نصت على أنّه *"إذا قرّر أحد الطرفين القيام أو الترخيص بالقيام بأشغال تنقيب لغاية استكشاف أو استغلال الموارد المعدنية على مقربة مباشرة من خط الحدود البحرية، فإنّه يقوم بإعلام الطرف الآخر بذلك"*. وبالتالي، إذا أُجريت حملة لاكتشاف

---

[1] تنص المادة 54 من قانون المحروقات على واجب المشغلين في ابرام اتفاق التوحيد في حالة امتداد مكمن مصرّح بإمكانية استغلاله تجاريا إلى مساحتين على الأقل، تكون موضوع عقدين مختلفين.

[2] Denis V. Rodin, opcit, p 26.

[3] Ibid, p 25.

[4] Roby Nathanson, Ro'ee Levy, opcit, p 19.

[5] صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 13 - 316 المؤرخ في 16 سبتمبر 2013.

المحروقات البحرية بالقرب من الحدود البحرية المشتركة، على الطرف الفاعل أن يُشْعر الطرف الآخر، **وليس ثمة التزام بعقد اتفاق**، كون البحث على الموارد الطبيعة في إقليم الدولة الواحدة يدخل في إطار سيادة الدول. غير أنّ المادة 4 لم تحدد مسافة دقيقة، بل تركتها لتقدير الدولة المنفذة للاستكشاف، الأمر الذي يثير بعض الحساسيات في العلاقات الثنائية، بالأخص في حالة ما رأت الدولة الفاعلة أنّ التنقيب لا يجري بالقرب من الحدود المشتركة. بينما الطرف الآخر يرى خلاف ذلك. مع العلم أنّ كل الاتفاقيات الحدودية المتوسطية التي تحتوي على بند المكمن الموحد لم تفصح عن مسافة معينة.[1]

أمّا بعد اكتشاف المكمن، فنصّت المادة 5 أنّه "*في حالة تواجد بنية جيولوجية أو حقل للمحروقات أو للغاز الطبيعي أو أية موارد طبيعية غير حية، على جانبي خط الحدود البحرية...، وإذا كانت البنية أو الحقل المتواجد على أحد جانبي الخط، يمكن استغلاله كليا أو جزئيا من الجانب الآخر للخط المذكور، يتبادل الطرفان جميع المعلومات في هذا الخصوص ويضبط الطرفان باتفاق مشترك الترتيبات المتعلقة باستغلال هذه الموارد*". فبمجرد اكتشاف حقل للمحروقات يقطعه الخط الحدودي المشترك، وكان بالإمكان استخراج محتوى المكمن كليا أو جزئيا من جانب أحد الطرفين، وجب على البلدين التعاون والتنسيق بينهما من خلال تبادل المعلومات المتوفرة حول البئر المعني، بالإضافة **إلى ابرام اتفاق** (اتفاق التوحيد العابر للحدود) يسمح بانتفاع الطرفين من مخزون الحقل. وأي تصرّف انفرادي من أحد البلدين لاستغلال المكمن دون مراعاة لمصلحة الطرف الآخر يرتب المسؤولية الدولية.

ثانيا- منطقة التنمية المشتركة (zone de développement conjoint):

منطقة التنمية المشتركة هي منطقة بحرية تشمل الموارد البحرية القابلة للاستغلال خاصة موارد النفط والغاز وجميع الموارد البيولوجية. وتعتبر نظاما للاستكشاف واستغلال الموارد البحرية الحية وغير الحية في الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر.[2]

تلجأ الدول الساحلية إلى اتفاق لإنشاء منطقة التنمية المشتركة عندما تكون الحدود البحرية بين جيرانها غير مضبوطة. وتكون في حالتين:

---

[1] حتى خارج البحر المتوسط، فإنّ جل الاتفاقيات الحدودية لم تنص على مسافة مضبوطة، باستثناء مثلا: الاتفاق بين إيران والسعودية المبرم في 24 أكتوبر 1968 الذي نص عدم جواز الحفر في مسافة تقل عن 500 متر من الخط الحدودي. فيما بعد، كرّست إيران هذه الممارسة، بحيث كل الاتفاقيات الحدودية التي أبرمتها تضمنت مسافة محددة، تتراوح بين 120 إلى 150 متر، ممّا أُطلق عليها "البند الإيراني" (la clause iranienne). انظر:

-Josette Beer GABEL, Retour sur l'exploitation des ressources minérales du plateau continental, entre stabilité et innovation, Annuaire du Droit de la Mer, Tome 9, 2004, p 358.

[2] Cissé YACOUBA, Les gisements en mer des hydrocarbures transfrontaliers : régime juridique en droit de la délimitation maritime, R.D. Ottawa, Vol 35/1, 2003, p 49.

1-اكتشاف حقل حدودي: قد يحصل وأن تكتشف شركة نفطية حقلا عابرا للحدود، فالدول المعنية كخطوة أولى تجنح للتوصل إلى اتفاق حدودي، إلا أنّ الاتفاق على خط حدودي مشترك نادرا ما يحصل لأن كل دولة تدعى السيادة على المنطقة التي تم فيها الاكتشاف وتخلق حججا لتبرر ذلك وتحاول السيطرة عليه بالكامل. فتضطر، إن توفرت الإرادة السياسية، إلى استغلال المكمن بالتعاون من خلال إقامة منطقة تنمية مشتركة.

2-استكشاف المنطقة الحدودية: إذا أرادت دولة ما إجراء تنقيب في التخوم البحرية التي تتقاسمها مع دولة أخرى، وتكون هذه الأخيرة غير محددة بسبب عدم التوصل إلى اتفاق مع جارتها، قد تضطر إلى إنشاء منطقة تنمية مشتركة، تتفق الدولتان في إطارها على أنّ الاستكشاف في حيزها يجرى بالتشاور وأي اكتشاف يتم استغلاله بطريقة مشتركة.

وفي بعض الحالات، عند إنشاء منطقة تنمية مشتركة، قد تتفق الدولتان في نفس الوقت على ترسيم حدودها البحرية.

ومن ثم، منطقة التنمية المشتركة قد تكون سابقة لاكتشاف حقل معين أو بعده. وقد تكون مرفقة بترسيم للحدود البحرية أو دونها وفقا للأحكام والشروط المرادة من طرف الدول المعنية. ويجب أن تكون محددة بدقة لكي يجري تنفيذ عمليات الاستكشاف والاستغلال المشتركة فقط فيها ولا تمتد إلى مناطق أخرى.

منطقة التنمية المشتركة بوصفها وسيلة عملية للاستغلال المشترك تعتبر شكلا من أشكال التعاون وحلا مؤقتا يسمح للدول الساحلية بالاستكشاف والاستغلال المشترك للآبار، في انتظار إيجاد حل لمشكلة ترسيم الحدود البحرية مع عدم التخلي عن السيادة الإقليمية لكل منهما. كما اعترفت العديد من الأحكام القضائية بأنّ الاستغلال المشترك بمثابة حل بديل يجنح له لاتقاء النزاعات الحدودية، مثل في قضية بحر الشمال، وفي حكم محكمة التحكيم في قضية اليمن وإيريتريا (17 ديسمبر 1999)، وفي الرأي المخالف للقاضي "إيفنسن" في قضية الجرف القاري بين ليبيا وتونس.[1] لكن يبقى طابعها القانوني غامضا ومثيرا للجدل.[2]

---

[1] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, framework for the joint development of hydrocarbon resources, CIL, Singapore, 2013, pp 11-12.

[2] تتلخص المسائل القانونية لمنطقة التنمية المشتركة في: الاختصاص والولاية القضائية في المسائل الجنائية والمدنية، القانون الواجب التطبيق، المسؤولية في مجال حماية البيئة البحرية، النظام الضريبي، الإعفاءات الجمركية، طبيعة عقود التنقيب والاستغلال (الامتياز، تقاسم الإنتاج، عقود الخدمة)، حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة، قانون العمل، التفتيش، مسائل الصحة والسلامة، وحدة المكمن، الرصد، طرق تسوية النزاعات، حقوق الدول الأخرى، مدة الاتفاق، أساليب الإدارة. لكن هذ البحث لا يسعى للخوض في النظام القانوني لمنطقة التنمية المشتركة برمته، لأنّ الموضوع معقد ومتشعب الأطراف، وإنّما يقتصر على إبراز فكرة أنّ هذه المنطقة يمكن أن تكون بمثابة حل مؤقت للعديد من النزاعات الحدودية في البحر المتوسط. وعلى كل حال، للإجابة على هذه الأسئلة يمكن مراجعة:

تأسيسا على ما سبق، الفروق الرئيسة بين اتفاق التوحيد العابر للحدود ومنطقة التنمية المشتركة تتجلى في ما يلي:

1-يتم تطبيق اتفاق التوحيد العابر للحدود في حالة الحدود المعيّنة وغير المتنازع عليها، في حين أنّ منطقة التنمية المشتركة تطبق على المناطق غير المحددة ومتنازع عليها.

2- اتفاق التوحيد العابر للحدود يأتي دائما بعد اتفاق تحديد الحدود الثنائية، بينما اتفاق إنشاء منطقة التنمية المشتركة يأتي قبل الاتفاق الحدودي أو معه ولا يأتي بعده.

3-اتفاق التوحيد العابر للحدود يطبق بعد أن يتم اكتشاف حقل ما، في حين أنّ منطقة التنمية المشتركة يمكن أن تنشأ قبل حدوث أي اكتشاف أو بعده.

4- اتفاق التوحيد العابر للحدود ينحصر في مرحلة الاستغلال، فلا يوجد اتفاق توحيد عابر للحدود ينص على الاستكشاف المشترك. لكن منطقة التنمية المشتركة مبنيّة على الاستكشاف والاستغلال المشترك.

5-التوحيد العابر للحدود يحكم وينظم حقلا أو ميدانا محددا، لكن منطقة التنمية المشتركة تحكم وتنظم كل المنطقة المتنازع عليها، والتي قد تكون أكبر من المكامن، لأنّه يمكن اكتشاف عدة حقول في منطقة تنمية مشتركة واحدة.

6-في التوحيد العابر للحدود، على صاحب الامتياز أن يُعِد خطة تنمية واحدة واتفاق تشغيل واحد والذي يخضع لموافقة الدول المعنية (كل دولة على حدة). أمّا في منطقة التنمية المشتركة، فهناك هيئة مشتركة واحدة لديها صلاحية إدارة المنطقة وتملك سلطة وضع لوائح خاصة بها.

7-الأرباح والتكاليف تُقسّم بين الدول نسبيا بحسب موقع الحقل على جانبي الخط الحدودي، في حالة اتفاق التوحيد العابر للحدود، أمّا في منطقة التنمية المشتركة فتُقسّم الأرباح والتكاليف عادة بالمناصفة.[1]

8-يهدف اتفاق التوحيد العابر للحدود إلى تحقيق جدوى تجارية والحفاظ على وحدة المكمن. في المقابل، الوظيفة الرئيسة لمنطقة التنمية المشتركة تتمثل في الحد من المطالب الإقليمية ولها دوافع سياسية أكثر منها تجارية.[2]

9- اتفاق التوحيد العابر للحدود يعتبر عرفا دولي، لا يمكن لأحد البلدين أن يشرع في استغلال الحقول

- Junaidu Bello MARSHALL, Joint Development of Offshore Oil and Gas in the Gulf of Guinea: A Case of Energy Security for Nigeria and Cameroon, JLPG, Vol 32, 2014, pp 143-144.
- Patson W. ARINAITWE, Exploitation of Offshore Transboundary Oil and Gas Reservoirs : An International Law Perspective, Uganda Christian University, Uganda, August 2014, pp 3-10.
- Ana E. BASTIDA and Co, cross-border unitization and joint development agreements: An international law perspective, HJIL, Vol 29/2, 2007, pp 414-420.

[1] Denis V. RODIN, opcit, p 26.
[2] Cissé YACOUBA, opcit, pp 47-48.

الممتدة على جانبي الخط الحدودي إلا بعد التفاهم والتشاور مع الدولة الأخرى. على خلاف ذلك، تشكل منطقة التنمية المشتركة ممارسة دولية لم ترقَ بعد إلى درجة العرف الدولي، ولا يوجد في القانون الدولي ما يلزم الدول على إقامة مثل هذه المناطق.

نعرّج فيما يلي إلى محاولة إظهار الأساس القانوني لمنطقة التنمية المشتركة في ا.ا.م.ق.ب، بما أنّها تثير بعض الإشكاليات عند تأسيسها، بخلاف اتفاق التوحيد العابر للحدود الذي أضحى عرفا دوليا.

الفرع الثالث: منطقة التنمية المشتركة في القانون الدولي للبحار

منطقة التنمية المشتركة أوجدتها الممارسة الدولية التي كانت تبحث عن صيغة تسمح لها باستغلال الموارد الحدودية في غياب اتفاق حدودي نهائي. ولم تنص عليها ا.ا.م.ق.ب صراحة، لكن يمكن استخلاصها من خلال الفقرة 3 من المادة 74 والفقرة 3 من المادة 83 اللتين نصتا على أنّه في انتظار التوصل إلى اتفاق بشأن تعيين حدود الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، *"تبذل الدول المعنية، بروح من التفاهم والتعاون، قصارى جهودها للدخول في ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي، وتعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته. ولا تنطوي هذه الترتيبات على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي".*[1]

ثمة أربعة جوانب للالتزام الوارد في هاتين الفقرتين:

1-" ترتيبات مؤقتة ذات طابع عملي": مصطلح "ترتيبات" يعني أنّ الترتيب يمكن أن يشمل كلاً من الوثائق غير الرسمية مثل: ملاحظات شفوية، تبادل المذكرات أو مذكرة تفاهم. والوثائق الرسمية، مثل: المعاهدات.[2] أمّا عبارة "ذات طابع عملي"، فإنّ اتفاقية مونتي غوبي لم تعط الكثير من التوجيه، ولكن فُسِّرت على أنّها تقديم حلول عملية للمشاكل الفعلية فيما يتعلق باستخدام المنطقة وليس للمساس بموضوع ترسيم الحدود أو المسائل الإقليمية الكامنة وراء هذه المسألة.[3]

---

[1] حول هذه المسألة هناك أيضا المادة 142 من ا.ا.م.ق.ب التي عالجت موضوع الموارد الطبيعة المشتركة بين الدول الساحلية والمجتمع الدولي من خلال السلطة الدولية لقاع البحار، فهي تشير إلى الموارد التي تدخل تحت الولاية القضائية للدول الساحلية وفي نفس الوقت تحت اختصاص السلطة الدولية لقاع البحار، وتقدّم نفس مبدأ التعاون. لكن البحر المتوسط غير معنى بهذه المادة بما أنّه غير مشمول بأحكام "المنطقة".

[2] على أساس الفقرة 3 من المادة 74 والمادة 83، أبرمت الجزائر وتونس في 11 فيفري 2002 اتفاقا حول الترتيبات المؤقتة المتعلقة بضبط الحدود البحرية.

[3] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, opcit, p 10.

وبالتالي يقصد بهذه العبارة، نوع من الاتفاق للاستغلال المشترك للموارد غير المقسّمة والمؤسسة على فكرة التعاون بين الدول المعنيّة. وهذا بمثابة نظام انتقالي (مؤقت) يستجيب لهدف واضح المعالم، والمتمثل في الاستغلال الأمثل للموارد البحرية لأغراض التنمية الاقتصادية والاجتماعية.[1]

ويمكن أن تشمل الترتيبات المؤقتة طائفة واسعة، مثل: الوقف الاختياري (moratoire) المتبادل على جميع الأنشطة في المناطق المتداخلة، التنمية المشتركة للموارد الهيدروكربونية، الاتفاق حول التعاون في المسائل البيئية، اتفاق حول توزيع الولاية القضائية الجنائية والمدنية في المنطقة المتنازع عليها.[2]

ومن هنا، ليس ثمة شك في أنّ منطقة التنمية المشتركة هي نوع من "الترتيب المؤقت ذات الطابع العملي".

2-حتمية التعاون: الالتزام القانوني للتعاون والتفاهم الوارد في عبارة "*روح من التفاهم والتعاون*" يمكن أن يفهم بطريقتين. إمّا على الدول أن تتعاون وتتفاوض لإيجاد طريقة لتحديد الحدود البحرية، أو تتعاون وتتفاوض لاستغلال الموارد المشتركة دون النظر فورا في المسار الحدودي.[3]

في الحالة الثانية لا يتحقق ذلك إلا بإنشاء منطقة للتنمية المشتركة. وعندئذ يقع على عاتق الدول الالتزام بأن تتفاوض بحسن نية وأن تتخذ "نهجا تصالحيا في المفاوضات وتكون مستعدة لتقديم تنازلات من أجل الوصول إلى ترتيب مؤقت".[4] فكل قطع غير مبرر للمفاوضات، التأخر غير الطبيعي، تجاهل الإجراءات المتفق عليها، الرفض المطلق لإيلاء اهتمام لمقترحات الطرف الثاني، الاستكشاف الذي يلحق ضررا بالدولة المجاورة أو الاستغلال المبالغ فيه للمكامن المشتركة يقدح في حسن النية.[5]

لكن هل الالتزام بالتفاوض والتعاون يقتضي الالتزام للوصول إلى اتفاق للاستغلال المشترك؟ الراجح أنّ تعبير "روح من التفاهم والتعاون" لا يلزم الدول بإبرام اتفاق حول الاستغلال المشترك، كما قرّرت ذلك محكمة العدل الدولية في قضية بحر الشمال.[6] وإنّما يعود إلى السلطة التقديرية للدول المعنيّة مادام أنّه لا يوجد عرف دولي يلزم الدول بإنشاء مناطق تنمية مشتركة، فبالرغم أنّ الممارسة تعود إلى سنوات

[1] Cissé YACOUBA, opcit, p 51.
[2] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, opcit, pp 9-10.
- نصّ الاتفاق المؤقت بين الجزائر وتونس المبرم في 11 فيفري 2002، في المادة 6 على طائفة من المجالات كترتيبات مؤقتة تخضع للتعاون والتنسيق المشترك، منها: المحافظة على الموارد الطبيعية وخاصة الموارد الحية- الإغاثة والإنقاذ في البحر- الوقاية وردع المخالفات الجمركية والصحية والجبائية والهجرة غير الشرعية.
[3] Cissé YACOUBA, opcit, p 51.
[4] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, opcit, p 7.
[5] Denis V. Rodin, opcit, p 39.
[6] Patson W. ARINAITWE, opcit, pp 2-3.

الستينيات القرن الماضي، إلا أنّ غياب العنصر المعنوي الذي يشعر الدول بضرورة الاستغلال المشترك للموارد الحدودية يمنع من إثبات عرف دولي.

في المقابل، الالتزام بعدم الاستغلال الانفرادي للمكامن الحدودية يشكل عرفا دوليا بلا منازع.[1] بمعنى آخر، ثمة التزام بضبط النفس المتبادل في حالة الخلاف على تنمية الموارد العابرة للحدود. فإذا رفضت دولة واحدة استغلال المكامن المشتركة مع الدولة أو الدول المجاورة، يكون لها عمليا حق الفيتو على الدولة أو الدول الأخرى التي تقترح التنمية المشتركة للموارد المشتركة. فالدول ملزمة بالامتناع عن العمل من جانب واحد عندما يفضي إلى حرمان الدول الأخرى من المكاسب التي قد تُحقّقها من خلال ممارسة حقها السيادي في الاستغلال.[2] خاصة وأنّ ذلك يترتب عليه المساس بمبدأ عدم الإضرار بالغير الذي يعتبر من المسلّمات في المسؤولية الدولية.

وبعبارة بسيطة، ثمة التزام إيجابي، متمثل في الالتزام بالتعاون من دون أن يمتد إلى الالتزام بالوصول إلى اتفاق للاستغلال المشترك. والتزام سلبي، متمثل في الالتزام بضبط النفس وحظر الاستغلال من جانب واحد كونه يضر بالغير.

واستطرادا لما سلف، يمكن أن نشير في هذا الصدد إلى الدعوة للتعاون الواردة في المادة 123 من ا.ا.م.ق.ب. فقد نصّت على أنّ الدول المتاخمة للبحار المغلقة أو شبه المغلقة "**ينبغي**" أن تتعاون مع بعضها. لكن بخلاف الالتزام الوارد في المادة 3/74 والمادة 3/83، لا تفرض المادة 123 التزاما محددا من الناحية القانونية، بل مجرد "حث أكثر منه واجب". كما أنّ الدعوة للتعاون الواردة في المادة 123 تقتصر على حفظ الموارد البحرية الحية، وحماية البيئة البحرية وتنسيق البحوث العلمية البحرية. ولكنها لا تشمل التنمية المشتركة لموارد المحروقات.[3] ومع ذلك، فإنّ الغرض منها تعزيز العمل التعاوني بين الدول، وهذا المبدأ التعاوني يمكن استخدامه فيما يتعلق بتطوير المكامن النفطية المشتركة.[4]

3-عدم التأثير على الاتفاق النهائي: تفرض أيضا المادة 3/74 والمادة 3/83 على الدول التي دخلت في ترتيبات من أجل الاستغلال المشترك للمكامن الموحدة أن "*تعمل خلال هذه الفترة الانتقالية على عدم تعريض التوصل إلى الاتفاق النهائي للخطر أو إعاقته*". وبمفهوم آخر، أن تتورع على الاتيان بأي

[1] مما يدل على عرفيته وروده في أحكام محكمة العدل الدولية وممارسات الدول الثنائية. وبالتالي، حتى ولو كانت الدول غير منضمة إلى ا.ا.م.ق.ب تظل ملتزمة به.

[2] Karla URDANETA, transboundary petroleum reservoirs: a recommended approach for the united states and the mexico in the deep waters of the gulf of the mexico, HJIL, vol 32/2, 2010, pp 376-377.

[3] Denis V. RODIN, opcit, p 32.

[4] Karla URDANETA, opcit, p 373.

تصرف أو فعل من شأنه أن يثير حفيظة الطرف الآخر والذي قد ينجر عنه إفشال المساعي لضبط الحدود البحرية.

هذا الالتزام يجب أن يعكس التوازن الدقيق بين منع التصرفات الانفرادية التي تؤثر على حقوق الطرف الآخر بطريقة دائمة. وفي الوقت ذاته، لا يعرقل قدرة الطرفين على متابعة التنمية الاقتصادية في المنطقة محل النزاع الحدودي.[1]

على سبيل المثال، في حكم محكمة التحكيم في قضية غيانا / سورينام[2] اعتبرت لجنة التحكيم أنّ السماح بالحفر الاستكشافي في المياه المتنازع عليها يشكل خرقا للالتزام بذل كل جهد ممكن لعدم عرقلة أو تعريض للخطر التوصل إلى اتفاق نهائي، لأنّ ذلك قد يؤدي إلى تغيير مادي على البيئة البحرية.[3]

قد يفهم من هذا الحكم أنّ الأفعال التي لا تقود إلى تغيير مادي على البيئة البحرية مثل الدراسات الزلزالية لا تشكل عرقلة أو تعريض للخطر التوصل إلى اتفاق نهائي. لكن من خلال تتبع تصرفات الدول في مجال المحروقات البحرية، هذه الأخيرة لا تتوانى في الاحتجاج والتنديد على كل حملات التنقيب التي تجريها السفن الزلزالية، ممّا لا يدع مجال للشك أنّ المسوح السيزمية تدخل في طائفة السلوك التي يستحسن تفاديها من أجل عدم إحباط بلوغ اتفاق نهائي.

4–عدم المساس بأمر تعيين الحدود النهائي : الجزء الأخير من الفقرتين المنوه لهما أعلاه، ينص على أنّ الترتيبات المؤقتة "*لا تنطوي على أي مساس بأمر تعيين الحدود النهائي*". هذا الحكم يُطَمئِن الدول على أنّ منطقة التنمية المشتركة لن تكون لها تداعيات في المستقبل في حالة ما أُعيد طرح موضوع ترسيم الحدود بواسطة الطرق الدبلوماسية أو القضائية.

استخدام كلمة "مؤقتة" يعني أنّ الترتيبات من جهة، هي تدابير ظرفية في انتظار الترسيم النهائي للحدود البحرية. ومن جهة أخرى، أنها لا تخل بالترسيم النهائي للحدود البحرية. فلا يوجد في الترتيب ما يمكن اعتباره بمثابة التخلي عن ادّعاء أي طرف بالسيادة على المياه الواقعة في المنطقة المتنازع عنها. وأيضا، لا يشكل هذا الترتيب المؤقت اعترافا صريحا أو ضمنيا بشرعية ادعاء أي طرف آخر.[4]

---

[1] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, opcit, pp 8-9.

[2] فصلت في القضية في 17 سبتمبر 2007.

[3] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, opcit, p 9.

[4] Ibid, p 10

وخلاصة الفقرتين، أنّهما يقرّان أنّ ما هو أساسي ليس تحديد الحدود البحرية، ولكن التنمية واستغلال الموارد الطبيعية.

وعلى أي حال، يمكن استخلاص بعض المبادئ الأساسية لسلوك الدول في حالة الموارد العابرة للحدود. وهي: (1) الالتزام بالتعاون؛ (2) حسن النية في التفاوض؛ (3) عدم الإضرار بالأطراف الأخرى المعنية؛ (4) الإبلاغ عند الاستكشاف؛ (5) التشاور عند الاستغلال حول الطريقة المثلى للانتفاع بالموارد؛ (6) الاستخدام الأمثل والمعقول للموارد؛ (7) حسن الجوار؛ (8) حظر الاستغلال التنافسي.

الفرع الرابع: أشكال الترتيبات لإنشاء مناطق التنمية المشتركة

من المعلوم أنّ الدول التي تتقاسم آبارا مشتركة هي من تُقرّر نوع النموذج الموظّف لإدارة منطقة التنمية المشتركة. فقد وضعت الممارسة الدولية في جميع أنحاء العالم والكتاب القانونيون ثلاثة نماذج الأكثر شيوعا للترتيبات المطبقة في منطقة التنمية المشتركة. وعلاوة على ذلك، ثمة تصنيفات أخرى أوردها بعض الكتاب،[1] تعتبر أشكالا مختلفة للتصنيفات الثلاثة، ولكل نمط سماته الخاصة. ومن الجدير بالتنويه أنّه لا يوجد شكل يحقق الإجماع العالمي نتيجة للاختلافات السياسية والنظم الاقتصادية.[2] وكذلك ليس هناك ما يمنع الدول من تطبيقها على اتفاقات التوحيد العابرة للحدود.

أولا– نموذج الاستغلال الموحد (Single State Management):

يعتبر أبسط نموذج حيث تتوصل الدولتان المعنيتان إلى اتفاق بموجبه تنوط لدولة واحدة (وتسمى دولة الإدارة The managing state) مسؤولية إدارة الحقل وتنميته المشتركة نيابة عن الدولة الأخرى ولحساب الدولتين. تطبّق دولة الإدارة قانونها وتنظيماتها في المنطقة المشتركة. وتحتفظ الدولة الأخرى بسلطة الرقابة والتفتيش في المنطقة المشتركة بصرف النظر عن حقها في الحصول على حصة من الإيرادات وتقاسم التكاليف.[3]

---

[1] الأستاذ Cissé YACOUBA صنفهم ضمن أربعة نماذج انظر:

-Cissé YACOUBA, opcit, pp 55-56.

[2] Junaidu Bello MARSHALL, opcit, pp 144-145.

[3] Ibid, p 145.

يهدف هذا النوع إلى تجنب إهدار الموارد ومضاعفة المنشآت وحفر الآبار ومرافق الإنتاج.[1] لكنه أصبح غير مرغوب فيه، وأضحت الدول تحجم عن قبوله بسبب الفقدان غير المقبول للسيادة، كون الدولة تتنازل على حقوقها السيادية لكي تدار من طرف الدولة المجاورة.[2] وبالأخص إذا كانت الدولتان بينهما حساسية كبيرة.

ثانيا -نموذج الإدارة المشتركة (Joint-Venture Management):

في إطار الإدارة المشتركة كل دولة لها الحق في اقتراح أو ترشيح مشغل للقيام بأنشطة التنمية والاستغلال. بعد الترشيح، تطلب كل دولة من مشغلها أن يبرم اتفاقا للاستغلال المشترك مع مشغل الدول الأخرى.[3] ويقتضي تعيين مشغل واحد (ويدعى مشغل الوحدة exploitant unitaire) نيابة عن جميع المشغلين المشاركين من أجل استغلال المحروقات.

يُقسّم النفط والغاز المستخرج وفقا لاتفاق بين الدولتين. وحصة كل مشغل تكون خاضعة للنظام الضريبي للدولة التي رشحته.[4]

يُفْهَم مما سبق أنّ ثمة اتفاقين. الأول بين حكومة الدولتين، والغرض منه تحديد حقوق والتزامات كل دولة تجاه تطوير الحقل وتضمين كل الإجراءات الضرورية لذلك بهدف الحد من النزاعات. أمّا الاتفاق الثاني، فيعقد بين المشغلين الذين عينتهم الدولتان. ويحتاج هذا الأخير (الاتفاق) إلى موافقة الدول المعنية من أجل التأكد أنّه يجسد متطلبات الاتفاق الأول. بمعنى أن الاتفاق الثاني يخضع للأول.[5] وفي ما يخص المشغلين، فيعيّن أحدهم كمشغل للوحدة. ولا يمكن تغييره إلا باتفاق الطرفين.[6]

يبقي المشكل المرتبط عادة بهذا النموذج، يرتسم في معرفة القوانين واللوائح المطبقة على أنشطة النفط والغاز وغيرها في المنطقة المشتركة. وقد أبدع الاتفاق المبرم بين اليابان وكوريا الجنوبية لعام

---

[1] من بين الاتفاقيات التي اختارت هذا النموذج الاتفاق بين البحرين والسعودية في 1958، والاتفاق بين اليابان وكوريا الجنوبية المبرم في 30 جانفي 1974. انظر:

-Denis V. RODIN, opcit, p 23, in the margin.

[2] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, opcit, p 19.

[3] Guo RONGXING, Territorial Disputes and Seabed Petroleum Exploitation : Some Options for the East China Sea, CNAPS, Peking University, China, September 2010, p 14.

[4] Junaidu Bello MARSHALL, opcit, p 145.

[5] Ana E. BASTIDA and Co, opcit, p 370.

[6] Richard MEESE, L'Accord du 17 mai 2005 entre la France et le Canada sur l'exploration et l'exploitation des champs d'hydrocarbures transfrontaliers, ADM, Tome 10, 2005, p 295.

- من بين الاتفاقيات التي اختارت هذا النموذج الاتفاق بين مملكة هولندا وجمهورية الاتحادية الألمانية في 8 أفريل 1960، واتفاق بين كندا وفرنسا في 17 ماي 2005.

1974 حلا جديدا، ينطوي في تطبيق قانون البلد الذي عَيّن صاحب الترخيص والذي عُيِّن بدوره مشغل الوحدة.[1]

ثالثا- نموذج الهيئة المشتركة (Joint Authority Management):

في نموذج الهيئة المشتركة، تحتفظ الأطراف بحقوقها السيادية على المنطقة المشتركة، لكن لا تتحمل المسؤولية المباشرة عن إدارة وتنمية المنطقة، وليس لديها السلطة المباشرة لاختيار أصحاب التراخيص. في هذا الصدد، يوكّل الاستغلال للجنة واحدة مشتركة ذات شخصية اعتبارية. يكون لها سلطة إصدار التراخيص وسلطة تنظيمية، ولها ولاية شاملة لإدارة وتطوير المنطقة المعنيّة نيابة عن الدول.[2]

قد تواجه الدول ترددا حقيقيا، من الناحية السياسية، لتفويض الكثير من الصلاحيات إلى اللجنة المشتركة. ومع ذلك، في بعض الحالات، يترك للجنة المشتركة دور إداري بحت، لأنّها تمارس صلاحيات على أساس سياسات تم الاتفاق عليها مسبقا من طرف الدولتين.[3]

الفرع الخامس: تجربة دول البحر المتوسط في استغلال الموارد الطبيعية العابرة للحدود

يعتبر حوض البحر المتوسط محل خصب لإقامة مناطق التنمية المشتركة في غياب تحديد العديد من الحدود البحرية. لذلك أضحت الدول المطلة عليه تحاول تكريس ممارسة إنشاء تلك المناطق. وكذلك إبرام اتفاقات لتقاسم المكامن المشتركة والتي طفقت الاكتشافات النفطية تبرزها.

لحد الآن أُنشِئت منطق تنمية مشتركة واحدة بين تونس وليبيا **(أولا)**. بالإضافة إلى محاولات أجرتها مالطا مع جيرانها، لكنها باءت بفشل **(خامسا)**.

وفيما يخص اتفاقات التوحيد، فقد استطاعت كل من كرواتيا وإيطاليا **(ثانيا)**، وقبرص ومصر **(ثالثا)** من إبرام اتفاق لاستغلال وتقاسم الحقول المشتركة. في انتظار توصل قبرص وفلسطين المحتلة إلى نفس النتيجة **(رابعا)**.

---

[1] Junaidu Bello MARSHALL, opcit, p 145.

[2] Guo RONGXING, opcit, p 15.

[3] من بين الاتفاقيات التي اختارت هذا النموذج الاتفاق بين نيجيريا وسان تومي وبرينسيبي في 2001، والاتفاق بين استراليا وتيمور الشرقية في 2002. انظر:

-Junaidu Bello MARSHALL, opcit, p 145.

وتجدر الإشارة إلى وجود مناطق أخرى محتملة تكون إقامة مناطق للتنمية فيها أمرا مناسبا لاتقاء الخلافات الحدودية وتجاوز مسألة ترسيم الحدود البحرية مؤقتا لإتاحة الفرصة لاستكشاف واستغلال الموارد المشتركة **(سادسا)**.

أولا-منطقة التنمية المشتركة بين ليبيا وتونس:

بعدما فصلت محكمة العدل الدولية في النزاع الحدودي حول الجرف القاري بين ليبيا وتونس، أبرمت الدولتان ثلاثة اتفاقات: الأول يتعلق بترسيم الحدود البحرية في 8 أوت 1988 ويعتبر بمثابة تنفيذ لحكم المحكمة. أمّا الثاني، فيتعلق بإنشاء منطقة التنمية المشتركة في خليج قابس في نفس السنة، والتي تضم المكمن البترولي "البوري".[1]

والجدير بالبيان في هذا المقام أنّ حكم المحكمة لم يوصِ الأطراف بإنشاء منطقة استغلال مشتركة لموارد النفط في الجرف القاري، ولكن القاضي إيفنسن (Evensen)، في رأيه المخالف، اقترح على الأطراف هذا الحل.[2] ويبدو أنّ رأيه لقى صدى لدى الدولتين.

في ما يخص الاتفاق الثالث، قسّم نسبة الموارد بين الدولتين بحيث تتلقى تونس 10٪ من الدخل المتأتي من منطقة التنمية المشتركة،[3] واستولت ليبيا على أغلب العائدات مادام معظم الحقل موجود داخل اقليمها البحري.

وكما تم الإشارة إليه سابقا، أسست شركة مشتركة ليبية-تونسية لاستكشاف المنطقة بطريقة مشتركة.

ثانيا-اتفاق التوحيد العابر للحدود بين كرواتيا وإيطاليا:

اكتُشِف حقل الغاز أناماريا (Annamaria) في بحر الأدرياتيكي في عام 1979، والذي يقع على جانبي الخط الحدودي الفاصل بين الجرف القاري الإيطالي والكرواتي. وبما أّن اتفاق 1968 بين ايطاليا ويوغوسلافيا (والتي استخلفته كرواتية) يتضمن حكما يفرض الالتزام بالتعاون لاستغلال المكامن المشتركة،[4] فإنّ الطرفين لم يجريا أي نشط استخراجي حتى سنة 2009.

[1] Ana E. BASTIDA and Co, opcit, pp 404-405.

[2] Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, opcit, p 11.

[3] Ana E. BASTIDA and Co, opcit, pp 404-405.

[4] نصت المادة 2 من اتفاق 1968 بين ايطاليا ويوغوسلافيا بشأن تعيين الجرف القاري في البحر الأدرياتيكي على أنّ "في حال تم التأكد من أنّ الموارد الطبيعية في قاع البحر أو تحت قاع البحر تمتد على جانبي خط ترسيم الجرف القاري، فإنّ السلطات المختصة من الطرفين المتعاقدين تكون على اتصال مع بعضها البعض بهدف التوصّل إلى فهم الطريقة التي سيتم استغلال بها الموارد".

ويكمن سبب التأخّر في عدم التحديد الدقيق للخط الحدودي الفاصل بين الجرف القاري للبلدين. وبالتالي لم يكن من الممكن قياس المساحة الدقيقة للمكمن لمعرفة حجم الاحتياطات التي تعود لكل بلد.[1]

توصّل الطرفان إلى التحديد الدقيق لحدوهما البحرية في جويلية 2005 عن طريق تبادل مذكرات دبلوماسية.[2] وأبرما على إثر ذلك، اتفاق "أناماريا" لتطوير استغلال حقل الغاز بين الشركة الإيطالية ENI والشركة الكرواتية INA في 19 ديسمبر 2006، والذي يحدد خطة العمل والجوانب التقنية، بما في ذلك قياس الكميات المستخرجة والإتاوات.[3]

ثم أُتبع بعقد اتفاق تقني آخر بين وزارة التنمية الاقتصادية لجمهورية إيطالية (المديرية العامة للطاقة والثروة المعدنية) ووزارة الاقتصاد والعمل وريادة الأعمال لجمهورية كرواتيا (مديرية المناجم) والذي أضاف أحكاما أخرى.[4] وقد أعلنت شركة ENI في بيان لها بتاريخ 18 نوفمبر 2009 على بدء الاستغلال.

ثالثا-اتفاق التوحيد العابر للحدود بين قبرص ومصر:

وقّعت قبرص ومصر في 12 ديسمبر 2013 اتفاق إطار لتطوير موارد المحروقات الموجودة على خط الوسط، بحيث يمهد الطريق أمام المصالح التجارية للاستغلال المشترك لاحتياطيات النفط والغاز الممتدة على خط الوسط بين المنطقة الاقتصادية الخالصة للبلدين.[5]

ففي حال تم العثور على مكمن مشترك، يقع على الشركات العاملة على جانبي خط الوسط واجب التوصل إلى اتفاق مع بعضها البعض.[6] ويخضع اتفاق التوحيد العابر للحدود المتوصل إليه إلى موافقة الطرفين. كما أفصح على إنشاء لجنة مشتركة لتسهيل تطبيق الاتفاق.[7] وعليه، نستنتج أنّ اتفاق تطوير موارد المحروقات المشتركة أخذ من سمات نموذج الإدارة المشتركة ونموذج الهيئة المشتركة.

وما يستدعي التنبيه، أنّ الاتفاق الحدودي بين مصر وقبرص المبرم في 17 فيفري 2003 احتوى على "بند المكمن الموحد" في مادته الثانية. وأمّا اتفاق الاستغلال المشترك فلم يظهر للوجود تطبيقا لبند المكمن الموحد أو نتيجة لاكتشاف حقول مشتركة، وإنّما يعتبر اتفاق إطار يحتاج للمزيد من التفصيل مستقبلا، كالاتفاق على طريقة عمل اللجنة المشتركة. وبالتالي، أمكن القول عندئذ أنّ اتفاق الاستغلال

---

[1] اتفاق تقني بين وزارة التنمية الاقتصادية لجمهورية إيطالية (المديرية العامة للطاقة والثروة المعدنية) ووزارة الاقتصاد والعمل وريادة الأعمال لجمهورية كرواتيا (مديرية المناجم) على الاستغلال المشترك لحقل الغاز "أناماريا" في البحر الأدرياتيكي، المعتمد في 1 جويلية 2009، § 6.

[2] نفس المرجع، § 7.

[3] نفس المرجع، § 8.

[4] نفس المرجع. دخل حيز التنفيذ في 23 فيفري 2013.

[5] المادة 1 من اتفاق الإطار بين جمهورية قبرص والجمهورية العربية المصرية المتعلق بتطوير موارد المحروقات في خط الوسط.

[6] المادة 4 من اتفاق الإطار بين جمهورية قبرص والجمهورية العربية المصرية المتعلق بتطوير موارد المحروقات في خط الوسط.

[7] المادة 9 من اتفاق الإطار بين جمهورية قبرص والجمهورية العربية المصرية المتعلق بتطوير موارد المحروقات في خط الوسط.

المشترك جاء كإجراء استباقي يهدف لشرح أحكام المادة الثانية من الاتفاق الحدودي لسنة 2003 قبل العثور على أي اكتشاف.

ويسمح الاتفاق للبلدين الوصول لإقليم الدولة الأخرى وتفتيش المرافق الواقعة على جانبي خط الوسط.[1] مع العلم أنّ حق التفتيش لا يمس بحق كل طرف في الاحتفاظ بولايته القضائية على المرافق الواقعة في إقليمه البحري.[2]

رابعا–مشروع اتفاق التوحيد بين قبرص وفلسطين المحتلة:

منذ حوالي 5 سنوات، شرعت قبرص وفلسطين المحتلة في مفاوضات للتوصّل إلى اتفاق للاستغلال المشترك للمحروقات المشتركة بينهما.[3] وقد تبادلا الزيارات والاتصالات في مرات عديدة. ويهدف الطرفان من وراءه حل الخلافات المستقبلة بين البلدين، خاصة فيما يتعلق بتوزيع ودائع الغاز الطبيعي في حقل "أفروديت" الواقع داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة القبرصية، لأنّ حسب بعض التقديرات، تُرجح وجود نسبة صغيرة منه داخل المياه الفلسطينية.[4]

وقد شرع الطرفين في التفاوض بناءً على حكم المادة 2 المتضمنة في الاتفاق الحدودي المبرم بينهما، أين تدعو الأطراف إلى التعاون من أجل ابرام اتفاق لتوحيد المكامن في حالة اكتشاف موارد معدنية متداخلة في المناطق الاقتصادية للبلدين.

غير أنه بعد سنوات من الأخذ والرد لم يفلحا للتوصل إلى حل يرضيهما بسبب اختلاف وجهة نظرهما حول نسبة امتداد حقل أفروديت في أراضي الفلسطينية. فمن ناحية، يرى القبارصة أنها نسبة ضئيل، ربما حوالي 3 في المائة أو أقل، وتصر سلطات الاحتلال، من جهة أخرى، على أنها أكبر من ذلك حيث تتراوح بين 5 إلى 10 في المائة.[5]

وعليه يفكر الطرفين، ان بقي النزاع عالق، أن يُلجأ إلى التحكيم الدولي للفصل في هذه المسألة.

خامسا–مساعي مالطا لإقامة مناطق للتنمية المشتركة:

---

[1] المادة 6 من اتفاق الإطار بين جمهورية قبرص والجمهورية العربية المصرية المتعلق بتطوير موارد المحروقات في خط الوسط.
[2] المادة 7 من اتفاق الإطار بين جمهورية قبرص والجمهورية العربية المصرية المتعلق بتطوير موارد المحروقات في خط الوسط.
[3] Roby NATHANSON, opcit, p 19.
[4] Ya'acov ZALEL, anastasiades, netanyahu to discuss unitization agreement, http://www.naturalgaseurope.com/nicos-anastasiades-benjamin-netanyahu-unitization-agreement-cyprus-israel-26296, 11/11/2015, § 4.
[5] Mona SUKKARIEH, Aphrodite’s blues, Cyprus and Israel diverge over shared gas reservoir, http://www.executive-magazine.com/economics-policy/aphrodites-blues, 06/06/2018, § 4.

أجرت مالطا مباحثات مع كل من تونس **(1)**، ليبيا **(2)**، وإيطاليا **(3)**، إلاّ أنّها لم توفّق في ذلك.

1-مالطا وتونس:

غياب اتفاق حدودي بين تونس ومالطا دفعهما إلى توقيع اتفاق لاستكشاف واستغلال الموارد المشتركة في منطقة الجرف القاري الواقعة بين البلدين في فيفري 2006. ومن بين ما تُوصِل إليه، تشكيل مجموعة مشتركة من الخبراء لتحديد المناطق المشتركة للتنقيب عن النفط فيها.[1] وحُدِّدت مدة 3 أشهر لبلوغ هذا المسعى.

لكن يبدو أنّ الاتفاق يصادف بعض العقبات. فقد اجتمعت المجموعة المشتركة للخبراء عدة مرات ولم تسطع التوصّل إلى اتفاق للاستكشاف المشترك رغم ضيق الخط الحدودي الفاصل بينهما. وما برحت المفاوضات تراوح مكانها منذ سنوات.

2-مالطا وليبيا:

في جانفي 2008 بادرت مالطا بالدخول في مفاوضات مع ليبيا من أجل التوصّل لاتفاق بغية الاستكشاف والاستغلال المشترك للمناطق المشتركة بين الطرفين والتي لم يشملها قرار محكمة العدل الدولية المتعلق بترسيم حدود الجرف القاري بين البلدين.[2]

كانت مالطا تروم التوصل لاتفاق يشابه الاتفاق التي أبرمته مع تونس في فيفري 2006. إلا أنّ الطرفين أخفقا في بلوغ اتفاق يحقق الإجماع. والمفاوضات حاليا متوقفة.

3-مالطا وإيطاليا:

في 2011 عرضت مالطا على إيطاليا اتفاقا للتنقيب المشترك طالما التخوم البحرية غير مرسّمة. وافقت إيطاليا مبدئيا، إلا أنّ المفاوضات تعثرت في 2015 بعدما منحت مالطا ترخيص للتنقيب في منطقة متنازع عليها. لكن تمكن الطرفان من تجاوز ذلك، بواسطة عقد اتفاق في نوفمبر 2015 نص على الوقف الاختياري لتنقيب في المناطق المتنازع عليها، على أن يتبع بتحديد للحدود البحرية.[3]

سادسا-المناطق المحتملة لإقامة مناطق التنمية المشتركة:

---

[1] Harold R. NEWMAN, The mineral industry of Malta, USGS, Minerals Yearbook 2006, p 18.1.
[2] Harold R. NEWMAN, The mineral industry of Malta, USGS, Minerals Yearbook 2008, p 22.1.
[3] Fabio CAFFIO, informal agreement between italy, malta on moratorium offshore sicily, http://www.energy-pedia.com/news/malta/malta-proposes-joint-exploration-after-italy-protests-at-new-exploration-blocks, 19/11/2015, § 1, 9, 11.

منطقة التنمية المشتركة قد تكون حلا ظرفيا فعّالا لكل النزاعات الحدودية المستشرية في البحر المتوسط والتي مردّها المحروقات البحرية. خاصة النزاعات التي سبق التطرق إليها، مثل النزاع التركي اليوناني.

فمنذ نصف قرن تقريبا والنزاع التركي اليوناني على بحر إيجة قائم، ويعيد الظهور ويتأجج كلما حاول أحد البلدين إطلاق عمليات تنقيب واستكشاف للمواد الأولية. لذلك، وفي انتظار تحديد نهائي للمشكل الحدودي، يجب على البلدين أن يدخلا في ترتيبات تمكنهما من استغلال، بأسلوب مشترك، موارد الطاقة المتواجدة في المناطق المتنازع عليها، من خلال الاتفاق على إقامة منطقة تنمية مشتركة.

إنّ الجرف القاري الذي يقبع عليه بحر إيجة يزخر، حسب الدراسات الجيولوجية، بكميات هائلة من المواد النفطية. ويمكن أن يعِين الدولتين الساحليتين في دفع عجلت التنمية، خاصة اليونان الذي عاش أعوام عجاف بسبب هشاشة الاقتصاد الوطني وظل لسنوات تحت وصاية مؤسسات الاتحاد الأوربي (الترويكا). فحسب الخبراء، لو استغل اليونان حقول النفط والغاز المحتملة، سيسمح له بحل أزمته الاقتصادية وتسديد جميع ديونه.

كذلك فيما يخص الخلاف بين لبنان وفلسطين المحتلة اللتين تتنازعان قطعة بحرية على شكل مثلث تقدر مساحتها ب 840 كلم².[1] فقد يستطيع الخصمان أن يقبلا بفكرة تحويل المنطقة المختلف حولها إلى منطقة تنمية مشتركة في انتظار ظهور حل لخلافهما الحدودي، وإن كان الواقع يُنبئ باستحالة بلوغ هذه الغاية مادام الطرفان لا يقيمان علاقات دبلوماسية، إلا ربما بتدخل طرف ثالث قد يستطيع تذليل الصعوبات.

والأمر سيّان بالنسبة للنزاعات الأخرى، كالنزاع بين الجبل الأسود وكرواتيا في البحر الأدرياتيكي، وفرنسا وإسبانيا في خليج ليون، وإسبانيا والمغرب في بحر البوران، على الرغم من أنّ الاتفاق على الاستكشاف والاستغلال المشترك ليس من السهل دائما بلوغه، لأنّه عملية سياسية أكثر منه قانونية تبقي رهينة حسن النية والإرادة السياسية للدول المعنية.

بعد استكشاف المكامن البحرية وتقاسمها إن كانت مكامن حدودية، تبدأ المرحلة الأولية للاستغلال،

---

[1] انظر الملحق رقم (24).

وأهم شيء فيها، بناء المنشآت البحرية ولفّها بقواعد السلامة لغرض التقليل من مخاطر تعرّضها لمكروه في المستقبل وما قد يترتب عليه من آثار وخيمة.

المبحث الثاني: سلامة المنشآت البحرية في البحر المتوسط وأمنها

يقصد بالسلامة البحرية (sécurité maritime) مجموع التدابير الوقائية التي تهدف إلى حماية المنشآت البحرية ضد مخاطر الحوادث البحرية، والأحداث الكبرى مثل: الاصطدام، الانفجار، الانهيار، الحريق...إلخ. بينما يتميز الأمن البحري (sûreté maritime) عن السلامة البحرية في كونه مجموع من التدابير التي تصبو لمنع ومكافحة جميع الأفعال غير المشروعة ضد منشأة بحرية أو طاقمها. وبالرغم من اختلاف الوسائل، إلا أنّ الهدف المنشود واحد، حماية الحياة البشرية في البحر والمعدّات والبيئة البحرية.[1]

وقد تضمن القانون الدولي بعض تدابير السلامة المتعلقة بالمنشآت البحرية والتي يجب على السلطة المختصة أن تتحقق من أنّ المشغل يمتثل لها **(المطلب الأول)**. كما أوجد التدابير الكفيلة لمواجهة المخاطر المتأتية من أشخاص غرباء تقودهم أهدافهم وأطماعهم لتهديد أمن المنشآت **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: سلامة المرافق البحرية

تعطي الصناعة النفطية أهمية بالغة لتطبيق القواعد المتعلقة بسلامة المنشآت البحرية لأنّها المطلب الأساسي لتجنب حوادث أو كوارث ستُوقِف نشاط الاستغلال وتُكبّد خسائر مالية كبيرة لمعالجة الأضرار ضد الأشخاص والمعدات والاعتداءات ضد البيئة.

لكن العقبة الرئيسة التي يصادفها ميدان السلامة، من جهة، غياب اتفاق دولي يفرض أدنى قواعد السلامة لجميع أنشطة الحفر البحرية، على الرغم من وجود محاولات في السابق انتهت إلى طريق مسدود **(الفرع الأول)**.

ومن جهة أخرى، غياب هيئة دولية وفنية متفق عليها تضع القواعد الضرورية لضمان استغلال آمن لمكنونات قاع البحر. أمّا فيما يخص م.ب.د، فتملك ضمن إطارها المؤسساتي "لجنة السلامة البحرية"

[1] Pierre CHICHKINE, terrorisme et droit maritime, mémoire de master, CDMT, Université d'Aix-Marseille, France, 2008, pp 8-9.

التي لها مهمة فحص جميع المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية، والتي يمكن أن تكون الإطار المناسبة لسن قواعد السلامة الخاصة بالمنشآت البحرية، غير أنّ النظام الأساسي للمنظمة لا يتضمن إشارة صريحة تدل على شرعيتها في التشريع في مجال المنصات النفطية والغازية. وإن كانت لها مبادرات في السابق، فعادة ما تقتصر على المنصات المتنقلة لأنّها الأقرب من السفن حينما تكون في حالة عبور.

ورغم هذه الثغرات، إلا أنّ هناك بعض قواعد السلامة البحرية المطبقة على المنشآت النفطية والغازية مذكورة في بعض النصوص **(الفرع الثاني)**. ويجب أن ننبه أنّ عبارة السلامة البحرية واسعة تشمل العديد من التدابير، فمثلا خطط الطوارئ، وتدابير إزالة المرافق المهجورة تعتبر من قواعد السلامة. وعليه، تفاديا للتكرار نركز في هذا الجزء على قواعد السلامة الوقائية التي تهدف لمنع أي ضرر قد يصب الأشخاص، المعدات أو البيئة البحرية.

الفرع الأول: محاولات لإعداد اتفاق دولي حول سلامة أنشطة الحفر البحري

كانت هناك ثلاث (3) محاولات لتنظيم مجال السلامة البحرية الخاصة بالمنشآت البحرية، لكن كلها تم التخلي عنها في نهاية المطاف. أولها، مشروع الاتفاقية الدولية للمراكب المتنقلة في عرض البحر **(أولا)**. ثم مشروع اتفاقية تقدّمت به الجمعية الكندية للقانون البحري (ثانيا). وأخيرا، مبادرة مجموعة العشرين **(ثالثا)**.

أولا-مشروع الاتفاقية الدولية للمراكب المتنقلة في عرض البحر:

في أواخر 1970، طلبت م.ب.د من اللجنة البحرية الدولية (CMI)[1] وضع مشروع اتفاقية بشأن المراكب المتنقلة في عرض البحر. وكانت هذه الأخيرة ترمي من وراء هذا المشروع إلى توحيد القواعد التي تحكم المراكب البحرية المتنقلة نظرا لأنّ العديد من الدول تُكيّف مرافق استكشاف واستغلال موارد الجرف القاري على أنّها سفن، بينما دول أخرى لم تكن ترها كذلك.[2]

---

1 اللجنة البحرية الدولية هي منظمة غير حكومية مسؤولة عن توحيد قواعد القانون البحري.

2 Joseph LIGONIE, opcit, p 250.

اعتمدت اللجنة البحرية الدولية المشروع التي توصّلت إليه في مؤتمرها الواحد والثلاثون (31) المنعقد في مدينة ريو دي جانيرو ما بين 25 و30 سبتمبر 1977. وسمي ب "**مشروع ريو**". ثم قُدّم للمنظمة البحرية الدولية الاستشارية (م.ب.د حاليا) للنظر فيه.[1]

عموما، قامت اللجنة البحرية الدولية بتمديد الالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية البحرية الخاصة بالسفن إلى المراكب المتنقلة[2] عن طريق الإحالة لكي لا يُضطَر إلى تعديل هذه الأخيرة وما ستأخذه من وقت ومفاوضات قد لا تلقى قبولا من كل الدول.[3] وبالتالي، يحصل توحيد للقواعد المطبقة على المعدات المتنقلة مع تلك المطبقة على السفن.

وبما أنّ كل الدول ليست منضمّة إلى الاتفاقيات البحرية الدولية، ومن أجل اشراك هذه الأخيرة في عمليات التوحيد، نصّت المادة 8 من المشروع على تطبيق التشريعات الوطنية الخاصة بالسفن- كونها تستمد أحكامها من الاتفاقيات الدولية البحرية- على المراكب البحرية المتنقلة. وعليه، حاولت اللجنة أن تتجاوز هذه العقبة من خلال تحقيق توحيد غير مباشر للقواعد.

اللجنة الدولية البحرية كانت ترى الحل الأمثل والمستحيل التطبيق، يتمثل في ذكر في الاتفاقية، مباشرة من دون إحالة، كل قواعد القانون البحري الوضعي المرغوب تطبيقها على المراكب البحرية المتنقلة والأمل في قبولها على نطاق واسع. لكن كانت تدري أنّ الاختلاف في تكييف المراكب البحرية من شأنه أن يُنشئ صعوبات في تطبيق هذه القواعد. زيادة على ذلك، الدول التي رفضت المصادقة على الاتفاقيات البحرية الحالية سترفض حتما المصادقة على هذه الاتفاقية مادامت استنسخت الأحكام الموجودة سلفاً.[4]

واجه المشروع انتقادات من طرف بعض الدول. فمن جهة، تجاهل المنصات الثابتة التي ظلت خارج نطاق تطبيقه. ومن جهة أخرى، كانت تحبذ اتفاقية أكثر كمالا، تغطي كل الجوانب التشغيلية للأنشطة البحرية، بما في ذلك المسائل القانونية المتعلقة باستغلال النفط.[5]

رغم أنّ المشروع كان جاهزا للمناقشة منذ 1977، لم يتم فحصه من قبل اللجنة القانونية لل م.ب.د حتى عام 1990 بسبب أمور ملحة أخرى. وقبل أن تتخذ قرارا حول ما إذا كان ينبغي أن يوضع في

---

[1] Bons B. de JONGE, law on pollution and debris from oil and cas drilling and production operations offshore nova scotia, Master of Laws, Nova Scotia, Canada, 1998, p 20.

[2] Joseph LIGONIE, opcit, p 251.

[3] المواد من 2 إلى 7 من مشروع ريو.

[4] Joseph LIGONIE, opcit, p 251.

[5] Ibid, p 253.

جدول أعمال اللجنة القانونية، دعت هذه الأخيرة اللجنة البحرية الدولية أن تقرر ما إذا كان هناك حاجة لإعادة النظر في مشروع ريو في ضوء التطورات التي حدثت منذ عام 1977.[1]

على إثر ذلك، قدّمت اللجنة البحرية الدولية نسخة منقحة من مشروع ريو بعد اعتماده في مؤتمر سيدني في 6 أكتوبر 1994. والذي أصبح يعرف باسم "مشروع سيدني". وقّرر المؤتمر بالإجماع إنشاء فريق عامل لمزيد من الدراسة والبحث والتطوير.[2]

لقي مشروع سيدني نفس مصير سابقه كونه أدخل تغييرات طفيفة غير التي كانت منتظرة.[3] وطلبت اللجنة القانونية من اللجنة البحرية الدولية اتباع نهج مختلف جذريا، والتطرق إلى موضوعات أخرى لم يعالجها مشروع سيدني.[4]

قام الفريق العامل بتوسيع مجال البحث بدعم من عدة جمعيات وطنية للقانون البحري، إلا أنّ بعض اللوبيات الصناعية والجمعية الوطنية الأمريكية للقانون البحري شككت في جدوى الموضوع وعارضت مواصلة العمل.[5]

اضطرت اللجنة القانونية لل م.ب.د في اجتماعها في أكتوبر 2001 حذف الموضوع من برنامج عملها بسبب ضغط الأعمال الأخرى. ومن وجهة أخرى، رأت بعض الدول الأعضاء أن ليس ثمة حاجة ماسة، في الوقت الحاضر، إلى اعتماد معاهدة بشأن المراكب المتنقلة في عرض البحر.[6] كما أنّ المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية قرر ألا يتكبد أي نفقات أخرى بشأن هذا الموضوع، ولكن لا يعترض على استمرار وجود فريق العامل.[7]

ثانيا-المشروع الكندي:

[1] Richard SHAW, offshore craft and structures- report to the legal committee of the international maritime organisation from the international subcommittee of the comite' maritime international, CMI yearbook, 1998, p 145.

[2] Michael WHITE, Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention, AMPLJ, Vol 18, 1999, p 22.

[3] أحال على اتفاقيات أخرى جديدة ظهر بعد سنة 1977.

[4] Richard SHAW, offshore craft and structures- report to the legal committee of the international maritime organisation from the international subcommittee of the comite' maritime international, opcit, p 161.

[5] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, En finir avec le bleu pétrole : Pour une meilleure régulation des activités pétrolières et gazières offshore, IDDRI, N°01, Paris, 14 février 2014, p 10.

[6] م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الثالثة والثمانين (83)، LEG 83/14، 23 أكتوبر 2001، ص 26، § 160-161.

[7] Richard SHAW, Report of the CMI working group on offshore mobile craft, CMI yearbook, 2004, p 421.

رأت الجمعية الكندية للقانون البحري أنّ مشروع "سيدني" ومن قبله "ريو" القائم على الإحالات لا يمكن أن ينتج نظاما عمليا مناسبا للمنشآت البحرية. فواصلت من جهتها البحوث ونشرت في ماي 2001 مشروع "**الاتفاقية المتعلقة بالوحدات البحرية، الجزر الاصطناعية والهياكل ذات الصلة المستخدمة في استكشاف واستغلال البترول والثروة المعدنية في قاع البحر**" (المشروع الكندي)،[1] وهو عمل أصيل انتهج أسلوبا مغايرا للمشروعين السابقين بحيث لم يعتمد على الإحالات. مكون من 14 مادة تغطي طائفة واسعة من الجوانب المتعلقة بالمنشآت البحرية بحيث تناول بشكل شامل مختلف التطورات التكنولوجية والقانونية والبيئية.[2]

ينطبق على جميع المنصات الثابتة والمتنقلة مع التمييز بينهما.[3] ويسري على المحروقات البحرية والمواد المعدنية.[4] كما احتوى على قيمة مضافة كونه قام بتدوين بعض الأحكام وطوّر أخرى لأنّ ثمة العديد من الموضوعات لم تكن تخضع في السابق لأي قاعدة دولية واضحة أو موحدة.[5]

تم الترويج للمشروع الكندي لتحفيز المناقشات وتطوير أحكامه، إلا أنّ عدم اهتمام م.ب.د واستمرار اعتراض بعض الدول أجهض مستقبل المشروع وسقط في طي النسيان.[6]

ثالثا-مبادة مجموعة العشرين:

في أعقاب طامّة ديب وتر هورايزون ظهرت فرصة لتطوير اتفاق دولي بشأن سلامة الأنشطة النفطية البحرية من جديد، وذلك من خلال ما أكده الرئيس الروسي السابق ديمتري ميدفيديف، بمناسبة اليوم العالمي للبيئة في 5 جوان 2010، على ضرورة وضع إطار حديث للتشريع الدولي في مجال أنشطة الحفر البحرية لمعالجة القضايا التي تنشأ أثناء الكوارث مثل حادثة خليج المكسيك.[7]

---

1 للاطلاع على النص. انظر:

-CMI, The Origins of the CMLA Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources, CMI news letter, January/ April 2004, pp 3-13.

2 Shane BOSMA, The Regulation of Marine Pollution arising from Offshore Oil and Gas Facilities – an Evaluation of the Adequacy of Current Regulatory Regimes and the Responsibility of States to Implement a New Liability Regime, A&NZ Mar LJ, Vol 26, No 1, 2012, p 94.

-تناول الجنسية، التسجيل، السلامة، الولاية القضائية، خطط الإنقاذ والطوارئ، الإزالة، التلوث والمسؤولية.

3 المادة 1/2 من المشروع الكندي.

4 المادة 1/د من المشروع الكندي.

5 Mikhail KASHUBSKY, Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry : Review of Major Conventions and Russian Law (Part I), Maritime Studies, Vol 2006, Issue 151, p 6.

6 Lucien CHABASON, Offshore oil exploitation a new frontier for international environmental law, IDDRI, n°11, Paris, 11 November 2011, p 9.

7 Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 10.

اتخذت روسيا زمام المبادرة واقترحت مضمون اتفاق محتمل طمُوح، بحيث تضمن: أ) إجراء تقييم الأثر البيئي المترتبة على المراحل المختلفة للأنشطة البحرية؛ (ب) إنشاء بنية تحتية وقائية للاستجابة السريعة والفعّالة، ونظام التدريب لموظفي التدخل ضد التسرب النفطي؛ (ج) تقييم المخاطر؛ (د) إدارة البيئة البحرية لضمان الحفاظ على الموارد البيولوجية؛ (هـ) نقل التكنولوجيا إلى البلدان النامية التي تعاني من عواقب حدوث تسربات للنفط؛ (و) إنشاء هيكل مالي مناسب عن طريق الصناديق المنشأة من قبل الشركات المعنية.[1]

ثم عند انعقاد قمة مجموعة العشرين في 26 و27 جوان في تورونتو (كندا)، تطرّق المشاركون إلى حادثة ديب وتر هورايزون واعترفوا بضرورة وضع المشترك لأفضل الممارسات لحماية البيئة البحرية ومنع وقوع حوادث ذات صلة باستكشاف وتطوير النفط في البحر.[2]

شكّلت مجموعة العشرين فريق عامل برئاسة الاتحاد الروسي الذي أعد دراسة بعنوان "مراجعة اللوائح الدولية الناظمة للتنقيب عن الزيت والغاز واستخراجهما وللنقل البحري من منطلق حماية البيئة البحرية". وتضمّنت توجيهات وتوصيات عن كيفية تنظيم عملية تبادل أفضل الممارسات المتبعة في هذا المجال.[3] وقدّمها إلى قمة مجموعة العشرين المنعقد في سيول (كوريا الجنوبية) في نوفمبر 2010 التي باركت التقدّم المحرز، وأوصت الفريق العامل بمواصلة العمل مع عدة هيئات دولية أخرى (م.ب.د، الرابطة الدولية لمقاولي الحفر...) من أجل تطوير أكثر لأفضل الممارسات.[4]

لكن بعد الاجتماعات المتتالية، أصاب المشروع بعض الترهّل وتبدّد حماس الدول وأضحى الكلام يدور أكثر حول "تطوير أفضل الممارسات" عوض "إعداد اتفاق دولي"، إلى أن أُعلن رسميا أنّ الآلية ستأخذ شكل موقع انترنت.[5]

في غضون أشهر قليلة، تم استبدال فكرة اتفاقية دولية بشأن أنشطة البحرية إلى موقع على شبكة الانترنت. ومع ذلك، فالنتيجة ليست مفاجئة لأنّه منذ البداية قوبل الاقتراح الروسي في 2010 بتشاؤم من قبل العديد من الخبراء الذين طالما اعتبروا أنّ احراز أي تقدم في هذه المسألة لن يكون في إطار مجموعة العشرين.[6]

---

[1] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 11.

[2] Déclaration du sommet du G-20 à Toronto, 26 et 27 juin 2010, § 43.

[3] م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الثامنة والتسعين (98)، LEG 98/14، 18 أفريل 2011، ص 26، § 13.3.

[4] The G20 Seoul summit leaders' declaration, 11–12 November 2010, § 64-65.

[5] يمكن الاطلاع على هذا الموقع من خلال: http://www.g20gmep.org/

[6] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 11.

الإخفاقات التي اقترنت بالمبادرات الثلاث المنوه لها أعلاه تَمّ، من جهة، على فشل م.ب.د في فرض المشاريع. ومن جهة أخرى، الصعوبات التي تواجه المجتمع الدولي لبلوغ اتفاق دولي ملزم قانونا لتنظيم نشاط اقتصادي حيوي بالنسبة لعدد كبير من البلدان.

الفرع الثاني: تطبيق القواعد المتعلقة بسلامة المنشآت البحرية

ثمة بعض قواعد السلامة التي أفصحت عليها كل من ا.ا.م.ق.ب، البروتوكول البحري والتوجيه البحري، على غرار قواعد بناء المنشآت وصيانتها **(أولا)**، والإعلان عنها أمام المستخدمين الآخرين للبحر **(ثانيا)**، وحق التفتيش من طرف السلطة المختصة للتحقق من احترام المشغل لمتطلبات السلامة **(ثالثا)**، والتبليغ السري على خروقات تدابير السلامة **(رابعا)** ونؤخر إنشاء منطقة السلامة إلى المطلب اللاحق نظرا لازدواجية وظيفتها، فتعبر كتدبير للسلامة والأمن.[1]

أمّا القواعد الباقية، فإنّ الدول هي من تتكفل بوضعها. وعليه، نجد نوعين من النُظم على المستوى الداخلي: نظام توجيهي (prescriptif) ونظام التنظيم الذاتي (autorégulateur).

في النظام التوجيهي، تقوم الدول بوضع القوانين واللوائح التي تحتوي على عدد كبير من التفاصيل التقنية والإجراءات التي تُعتبر ضرورية لسلامة الأنشطة وتقوم السلطات المختصة بتفتيش شامل للمنشآت لتحقّق من الامتثال للمتطلبات التنظيمية. وفي هذه الحالة، المشغل يعرف بالضبط ما هو المطلوب منه. المشكلة تمكن في أنّ القوانين واللوائح يتجاوزها الزمن بسرعة نظرا للتطور التكنولوجي السريع، إلا إذا تم تغييرها بصفة دورية.

أمّا نظام التنظيم الذاتي، والذي يعرف رواجا كبيرا لا سيما في الدول النامية، فيحتوي على قواعد عامة تحدد أهداف السلامة والجهة المطلوب منها تحقيق ذلك. وهذه الأخيرة (المشغل) تملك كل السلطة التقديرية لاختيار الوسائل الكفيلة للالتزام بمتطلبات السلامة. ومن ثم، عمومية هذه القوانين واللوائح وبساطتها تبقيها فعّالة على الرغم من التطور التكنولوجي.[2] غير أنّه يحتاج لتوظيف مفتشين ذوي خبرة للتحقق من الامتثال لقواعد السلامة.

---

[1] تجدر الإشارة إلى أن خطة العمل لتنفيذ البروتوكول البحري دعت الأطراف لاعتماد المعايير والمبادئ التوجيهية بشأن تدابير سلامة المنشآت، بما في ذلك متطلبات الصحة والسلامة. وذلك بمساعدة مجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة (BARCO OFOG). والتي سنتطرق لهذه المجموعة في الباب الثاني.

[2] Bureau international du Travail, La sécurité du travail dans les installations pétrolières en mer et questions connexes, imprimerie du Bureau international du Travail, TMOPI/1993, Genève, 1993, pp 53-55.

أولا–بناء المنشآت وصيانتها

من بين متطلبات طلب منح الترخيص أو تجديده في إطار البروتوكول البحري، التأكد من أنّ المنشآت قد تم بناؤها طبقا للمعايير والممارسات الدولية.[1] فيقع على عاتق الدولة المتعاقدة مسؤولية مراقبة المشغل الذي يعمل في مناطق تحت ولايتها القضائية بأن يتقيد بصرامة بالقواعد والالتزامات العليا فيما يتعلق بتصميم المنشآت وبنائها ووضعها ومعداتها. وهذا يفترض أنّ المشغل يملك –بشكل دائم وتعمل على نحو جيد–المعدّات والترتيبات الكافية لحماية الحياة البشرية ومكافحة التلوث العارض التي تمكّنه من التدخل في حالات الطوارئ.[2]

فكل منشأة يجب أن تكون مصممة ومبنية بحيث تتحمل الأوضع الطبيعية القاسية، "*على وجه التحديد، أقصى أوضاع الرياح والأمواج كما تدل على ذلك أنماط الطقس التاريخية وإمكانات حدوث زلازل وأوضاع قاع البحر واستقراره وعمق المياه*".[3] وتظهر أهمية احترام أفضل الممارسات الدولية في كون وجود سابقات أدت إلى تدمير المنشآت وفقدان أرواح ووقوع تلوث بسبب عدم التصميم والتشييد الجيد.[4]

أمّا التوجيه البحري، فألزم المشغل قبل إجراء عمليات الاستغلال أن يقدّم للسلطة المختصة "إخطار التصميم" (notification de conception)،[5] يعطي فيه نبذة عن تصميم المنشأة وقدرتها على تنفيذ عمليات الاستغلال بشكل آمن.[6]

وقد سنّت م.ب.د مدونة للقواعد المتعلقة ببناء وتجهيز وحدات الحفر المتنقلة في البحر (مدونة مودو MODU) في عام 1979 وعُدّلت مرات، كان آخرها في 2009 بموجب القرار A.1023 (26). وتهدف إلى توفير معايير التصميم ومعايير البناء وغيرها من إجراءات السلامة لوحدات الحفر البحرية المتنقلة من أجل تقليل المخاطر التي تتعرض لها هذه الوحدات والأفراد على متنها والبيئة.[7] وضمان مستوى من السلامة مساوٍ لتلك المنصوص عليه في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 (اتفاقية سولاس).

---

1 المادة 1/4 والمادة 1/5/د من البروتوكول البحري.
2 المادة 1/15 و2 من البروتوكول البحري. المادة 3/194/ج من ا.ا.م.ق.ب.
3 الفقرة "أ" من المرفق السادس من البروتوكول البحري.
4 في 23 أوت 1991، أدى خطأ في تصميم القاعدة التي تحمل منصة "Sleipner A" إلى انهيارها وغرقها. انظر:
-Lee CORDNER, offshore oil and gas safety and security in the asia pacific - The Need for Regional App roaches to Managing Risks, RSIS, Monograph No. 26, booksmith, 2013, Singapore, p 27.
5 المادة 1/11/ج من التوجيه البحري.
6 يتم ذلك وفقا لمضمون الجزء الأول من الملحق 1 من التوجيه البحري.
7 المادة 1/1 من مدونة مودو.

تُطبّق المدونة فقط على وحدات الحفر البحرية التي تم وضع عارضتها (quille) أو كانت في مرحلة مماثلة بتاريخ 1 جانفي 2012 أو بعده.[1] وبمفهوم المخالفة كل وحدات الحفر التي تم بناء عارضتها قبل هذا التاريخ لا تُطبق عليها المدونة. لكن لا تحظر استخدام وحدات الحفر المتنقلة إذا لم تكن مشمولة بأحكامها.[2]

تضمنت أربعة عشر (14) فصلا، ذكرت كل الأحكام التفصيلية لتشييد وحدة حفر سليمة. لكن لا تتضمن توجيهات لحفر الآبار البحرية أو إجراءات مراقبتها، وإنّما تخضع لرقابة الدولة الساحلية.[3]

باستثناء مدونة مودو، لا يوجد نص دولي آخر يتضمن قواعد للبناء والتصميم. وبما أنّ هذه الأخيرة لا تسري على المنصات الثابتة، وفي ظل غياب هيئة تقنية دولية لتحديد معايير السلامة المشتركة لجميع المنصات في العالم، تقوم شركات النفط ببنائها وفقا للمعايير التي تضعها مما يؤدي إلى تباين واختلاف.

ثانيا- وضع الإشارات ونشر المعلومات عن موقع المنشآت

المنصات النفطية تُثبت في مناطق بحرية مختلفة، وقد يفضي عدم الإعلان عنها إلى الاصطدام بها من طرف المستخدمين الآخرين للبحر.[4] لذلك، يجب على الدول التي تكون بصدد استغلال جرفها القاري أن تضع إشارة بحرية دائمة وكافية للتنبيه عن موقع المنصة وتشغيلها وصيانتها.[5] وكلما اقتضى الأمر لمناطق السلامة، طبقا للتوصيات الدولية حتى تتوفر الإنذارات الكافية لوجودها. وعادة ما تُلقي التشريعات الداخلية هذه المهمة على عاتق المشغل وعلى نفقاته الخاصة.[6]

ولا يكفي وضع الإشارات البحرية، وإنّما الدولة الساحلية مسؤولة أيضا عن نشر المعلومات الضرورية عن المنشآت من خلال الإشارة إليها على الخرائط وإخطار المعنيون بها عملا بالممارسات البحرية الدولية، لا سيما عن طريق إشعارات الراديو والتحذيرات للبحارة.[7]

---

[1] المادة 1/2/1 من مدونة مودو.

[2] الفقرة 4 من ديباجة مدونة مودو.

[3] الفقرة 6 من مدونة مودو.

[4] من أواخر حوادث الاصطدام ما حدث في مارس 2015، حين اصطدمت سفينة بمنصة نفطية في الخليج الفارسي بسبب عدم وجود أضواء وإشارات التنبيه على المنصة، مما ألحق بها أضرار بالغة.

[5] المادة 5/5 من ا.ج.ج.ق. المادة 3/60 من ا.ا.م.ق.ب. المادة 1/15 من البروتوكول البحري.

[6] تلزم المادة 165 من قانون المناجم المالك أو مشغل المنشاة أو كل شخص يقوم بأشغال البحث أو الاستغلال بضمان استمرار جودة الإشارة البحرية وعملها ويتحمل نفقاتها. وإذا لم يحترم التزاماته، يجوز للدولة الجزائرية اتخاذ التدابير اللازمة على حسابه. كما يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر كل شخص يستعمل معدّات من شأنها أن تشتبه بعلامات الإشارة البحرية أو تمنع الملاح من رؤيتها. (المادة 181 من نفس القانون)

[7] Hervé MONIN, opcit, p 30.

وإذا اصطدمت سفينة بمنشأة بحرية رغم الإشارة البحرية ونجم عنها خسارة في الأرواح وإصابات خطيرة أو أضرار لحقت المنشأة، يجوز للدولة الساحلية أن تأمر بفتح تحقيق، وعلى دولة العلم صاحب السفينة المسؤولة عن الأضرار أن تتعاون معها.[1]

ثالثا-التفتيش والتحقيق:

لضمان الامتثال لقواعد السلامة السابقة الذكر، تملك السلطات الوطنية آليتين لتحقيق ذلك:
-الأولى ذات طابع وثائقي، تتمثل في الحصول على "شهادة سلامة وصلاحية" التي يجب على كل مشغل أن يملكها وتكون صادرة من طرف هيئة معترف بها.
- الثانية ذات طابع عملياتي، تتمثل في قيام بزيارات تفتيشية وتفقدية للتحقّق بأنّ المشغل يمتثل لقواعد السلامة.[2] ويعود للسلطة المختصة أن تحدد الأوقات المناسبة للزيارات.[3]

البروتوكول البحري لم يحدد وتيرة التفتيش ومدة صلاحيات شهادات السلامة. لكن المعمول به دوليا، يتم مراقبة الامتثال لقواعد السلامة على المنصة بأكملها مرة واحدة على الأقل عند وصولها إلى نقطة الحفر. ثم التحقّق من تنفيذ تدابير السلامة بشكل منتظم أثناء عمليات الحفر. وإذا أدّت عملية الرقابة إلى إظهار تهاون المشغل، يكون للسلطة المختصة القدرة على منع استمرار النشاط. والمخالفات الأكثر خطورة يعاقب عليها جنائيا.[4]

وهذا تقريبا نفس ما نصت عليه مدونة مودو، إلا أنّها اشترطت أن يتم التفتيش عن طريق شركات التصنيف (société de classification). وبعد الزيارة، تمنح شهادة تسمى "شهادة السلامة لوحدة الحفر المتنقلة في البحر" لكل وحدة تلبي متطلبات المدونة. وتبقي صالحة لمدة خمس (5) سنوات.[5]

أمّا التوجيه البحري، فألزم المشغل بأن يضع برامج مستقلة للتحقيق، وذلك بتعيين محققين مستقلين للتأكد من أنّ المشغل يحترم معايير وقواعد السلامة المنصوص عليها في التوجيه. ثم يُعد وصفاً لها

---

1 المادة 7/94 من ا.ا.م.ق.ب.
2 المادة 3/15 و4 من البروتوكول البحري.
3 أعطى قانون المناجم الحق لأعوان الدولة المؤهلين أن يقوموا بمعاينة المنشآت والتجهيزات في أي وقت. كما يمكنهم معاينة وسائل النقل المستعملة في استغلال الجرف القاري. (المادة 171) ويجري التفتيش وفقا للقانون الجزائري (المادة 2/160).
4 Jacques BEALL et Alain FERETTI, De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer, Avis conseil économique sociale et environnemental, les éditions des journaux officiels, Paris, Mars 2012, p 19.
5 المادة 6/1 من مدونة مودو.

ويقدّمه إلى السلطة المختصة. وعلى هذه الأخيرة أن تضمن بأنّه يستجيب للنصائح الصادرة عن المحقق المستقل ويتخذ التدابير المناسبة بناء عليها.[1]

رابعا: التبليغ السري لمشاكل السلامة:

انفرد التوجيه البحري بتوفير آلية وقائية لحفظ سلامة المنشآت تتمثل في التبليغ السري لمشاكل السلامة.[2] فحث السلطات المختصة على إقامة نظام يسمح للأشخاص العاملين على متن المنصة أن يبلغوا هذه الأخيرة بكل المسائل المتعلقة بالسلامة والتي تهدد أمن المنشأة، الموظفين أو البيئة البحرية، إذا كان المشغل الذي يعملون تحت إماراته وتوجهاته يرفض التقيّد بها. وذلك بكل **سرية** لحماية العامل المُبلّغ من كل انتقام من الشركة الموظفة له.

وعلى السطلة المختصة أن تجري تحقيقا لتنفي أو تأكيد هذه الادعاءات مع الحرص على عدم كشف هويته الأفراد المعنيين.

وكذلك على المشغل أو المالك أن يوفي موظفيه بمعلومات مفصّلة عن الأحكام الوطنية المتعلقة بالتبليغ وأن يجعله من العناصر التي يجب التطرق إليها في برامج تكوين العمال.[3]

بعد بناء المنشآت البحرية واحترام قواعد السلامة الخاصة بها، تبدأ مرحلة الاستغلال الفعلية والتي كما ذكرنا، تدوم مدة طويلة. فطيلة هذه المرحلة يجب تحصين المنشآت من الاعتداءات الخارجية التي قد تأتي من القراصنة أو الإرهاب أو عناصر أخرى.

المطلب الثاني: التهديدات الموجهة ضد أمن المنصات البحرية في البحر الأبيض المتوسط

أعدّ الأستاذ "ميخائيل كشوبسكي" (Mikhail Kashubsky) كرونولوجيا للاعتداءات التي تعرضت لها المنصات النفطية والغازية في عدة مناطق في العالم ما بين 1975 و2010 والمقدّر عددها ب 60

[1] المادة 17 من التوجيه البحري. وحدد المرفق 5 طريقة اختيار المحققين المستقلين.
[2] المادة 1/22 من التوجيه البحري.
[3] المادة 2/22 من التوجيه البحري.

حادثا. مع العلم أنّ هذا الإحصاء ليس حصريا بما أنّ هناك حوادث غير معلن عنها لأنّها تسبب حرجا للشركات النفطية. ومن جهة أخرى، لم يتطرق إلى الهجمات ضد خطوط الأنابيب البحرية.[1]

وما يمكن ابداؤه من ملاحظات، أنّ جل أنواع المنصات كانت أهدافا لهجمات من طرف عدة فاعلين: الإرهابيين، المتمردين، القراصنة، الدول المعادية، الناشطين في مجال البيئة وغيرهم من المحتجين. ويشير التحليل إلى أنّ الجماعات المسلحة هي المسؤولة على أكثر من ثلث الحوادث.

وقد تراوحت الحوادث المسجلة بين اختطاف العمال، الاقتحام المسلح، أخذ الرهائن، القصف، استخدام المتفجرات، الضربات العسكرية، والصعود غير المصرح به. وتقريبا جرت الهجومات في مناطق العالم التي تعرف استغلالا واسعا للنفط والغاز البحري. لكن البحر المتوسط كان في معزل عن هذه الاعتداءات.

غير أنّ التطورات والتغييرات الذي حدثت في بعض الدول المتوسطية في السنوات الأخيرة، وبداية انتشار الاستكشاف والاستغلال البحري في المنطقة قد تساهم في وقوع اعتداءات ضد المنشآت المستخدمة في الأنشطة النفطية البحرية.

ونركز خصيصا على القرصنة والإرهاب البحريين باعتبارهما المسؤولين على أكثر الحوادث **(الفرع الأول)**، ثم نتطرق إلى الآليات القانونية المتوفرة لدى الدول الساحلية لحماية مرافقها **(الفرع الثاني)**، ونعالج حالة الناشطين البيئيين الذين ما فتئت أفعالهم تتكاثر وتشكل تهديدا لأمن وسلامة المنشآت من خلال اقتحام مناطق السلامة والصعود إلى المنصات النفطية من دون ترخيص للاحتجاج ضد مخاطر التنقيب البحري **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول: القرصنة والإرهاب البحريين كتهديد لأمن المنصات النفطية والغازية

أثناء الاستغلال قد يعتري المنشآت النفطية مخاطر من جهات مختلفة تهدد أمنها وسِلمها وكذلك أمن وسِلم الدول الساحلية المستغلين لها. وكان ولا يزال كل من القرصنة والإرهاب البحريين يمثل تحديا للأمن القوي البحري للدول الساحلية، بحيث كانت السفن والموانئ هي الأكثر عرضة لضربات خارجية. إلا أنّ الأعمال الإجرامية امتدت إلى المنصات النفطية والغازية التي أضحى الاعتداء عليها يرتب أضرارا أكبر للدول الساحلية وعلى مستويات عدة (اقتصادية، بيئية...)

[1] Mikhail KASHUBSKY, A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with, Offshore Oil and Gas Installations 1975 – 2010, CTSS, University of Massachusetts Lowell, United States, Perspectives on Terrorism, Vol 5, issues 5-6, 2011, p 139.

أولا– القرصنة البحرية ضد المنشآت البحرية في البحر المتوسط

شهدت القرصنة البحرية في السنوات الأخيرة نموا قويا. وكل سنة يحصي مركز رصد القرصنة التابع للمكتب البحري الدولي عشرات الحالات ضد السفن وحتى ضد المنصات النفطية.

القرصنة جريمة ذات دوافع اقتصادية تنفذ عادة ضد المنصات، سواء كانت في موقع الاستغلال أو متنقلة، بطريقة خاطفة وباستعمال الأسلحة النارية والقوارب السريعة (speed boats)، بحيث يتم اختطاف العمال وطلب الفدية،[1] أو سرقة المعدّات.[2]

لا يسعى القراصنة لتدمير المنشآت وأي ضرر يلحق بها نتيجة فعل القرصنة يكون عرضي للأهداف المالية. ومع ذلك، فإنّ مخاطر القرصنة تشمل تهديدا مباشرا للحياة ورفاهية العاملين على متن المنصة واحتمال وقوع تلوث بيئي عرضي، فضلا عن الأضرار التي تلحق المعدّات.[3]

تتمة للكرونولوجية المنوه لها أعلاه، ومن خلال تمحيص إحصائيات المكتب البحري الدولي ما بين الفترة 2010 ومارس 2019 سجل البحر الأبيض المتوسط 7 حالات قرصنة جُلها قبالة السواحل المصرية. وهذا يَنُم على قدرة الدول المتوسطية على حراسة سواحلها ومنع البحر المتوسط من أن يصبح عشا للقراصنة.

غير أنّ هذا الوضع من شأنه أن يتغير بسبب استمرار الفوضى في بعض الدول مثل ليبيا التي أصبحت غير قادرة على ضبط سواحلها مما يفتح الباب أمام تحول المياه الإقليمية الليبية إلى ملجأ للقراصنة.

لكن هل يمكن إنزال وصف القرصنة ضد المنصات النفطية والغازية كما ورد في ا.ا.م.ق.ب؟ فلتحديد ما إذا كانت عملية قرصنة قد تُرتكب ضد المنشآت النفطية، يتلخص في معرفة ما إذا كانت المنشأة البحرية يمكن اعتبارها "سفينة" في سياق متطلبات المادة 101.

---

[1] على سبيل المثال، في الفاتح أفريل 2007 اختُطِف عامل من وحدة حفر بولفورد دولفين (Bulford Dolphin) التي كانت تعمل في خليج غينيا. وكذلك في 3 ماي 2007 اختطاف ثمانية عمال في الهجوم على الوحدة الطافية للإنتاج والتخزين والتفريغ ميستراس (Mystras)؛ ثم بعد يومين، تعرضت منصات الحفر البحرية ترايدنت الثامنة (Trident VIII) لاختطاف أحد عمالها. وأُتبِعت كل العمليات بطلب فدية. انظر:
- Mikhail KASHUBSKY, can an act of piracy be committed against an offshore petroleum installation ?, A&NZ Mar LJ, Vol 26, n° 2, 2012, p 164. In the margin.

[2] في 15 جانفي 2010، تلقّت الوحدة الطافية للتخزين والتفريغ هجوم مجموعة قراصنة قبالة سواحل نيجيريا، وقاموا بسرقة أغراض العمال وأمولهم وبعض معدات المنصة. ويمكن الرجوع إلى كرونولوجية السيد Mikhail Kashubsky للمزيد من الوقائع حول القرصنة ضد المنصات.

[3] Mikhail KASHUBSKY, can an act of piracy be committed against an offshore petroleum installation ?, opcit, p 164.

ورد مفهوم القرصنة في المادة 101 من اتفاقية مونتي غوبي،[1] بأنّها *"(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل الطاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجها: 1-في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد شخص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة. 2-ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة. (ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو الطائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة. (ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها"*.

في قراءة أولية، نلاحظ أنّ التعريف لم يشير إلى القرصنة الموجهة ضد المنصات البحرية، وإنّما اقتصر على القرصنة الموجهة ضد السفن والطائرات. وكما رأينا سابقا، ا.ا.م.ق.ب تجعل من المنصات النفطية صنفا مستقلا وعادة ما تشير إليها بلفظ الجزر الاصطناعية أو المركبات أو المنشآت. وبالتالي، يمكن الحسم من البداية أنّ مفهوم القرصنة لا ينطبق على أعمال القرصنة الموجّهة ضد المرافق البحرية. لكن طبقا لنهج المقاربة المزدوجة يمكن أن نجعل مفهوم القرصنة يطبق على المنصات المتنقلة حينما تكون في حالة تنقل. وذلك بالنظر في الشروط التي وضعتها المادة 101.

فلكي تتحقق جريمة القرصنة يشترط:

1-عمل غير قانوني:

لم تحدد ا.ا.م.ق.ب المقصود بعبارة "عمل غير قانوني"، كما أنّ الأعمال التحضيرية لا توفر توضيحات. وبالتالي يقع على عاتق محاكم الدول التي لها الاختصاص في قمع هذه الجريمة أن تقرّر ما إذا كان فعل العنف غير قانوني بموجب القانون الدولي أو بمقتضى القانون الداخلي للدولة التي ستحاكم الفعل.[2]

وعموما، بالإضافة إلى أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب، يشمل العمل غير المشروع كل استخدام للقوة أو التهديد باستخدامها من طاقم سفينة خاصة ضد أشخاص أو أموال على ظهر سفينة أخرى.[3]

---

[1] نفس المفهوم المنصوص عليه في المادة 15 من اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958.

[2] Rüdiger WOLFRUM, Fighting Terrorism at Sea : Options and Limitations under International Law, in, Myron H. NORDQUIST, Rüdiger WOLFRUM, John Norton MOORE and Ronán LONG, Legal Challenges in Maritime Security, Brill | Nijhoff publisher, United state, 2008, p 3.

[3] فؤاد بوقجوطة، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر -1-، 2013، ص 30.

2-سفينة القراصنة، سفينة "خاصة":

يجب أن تكون السفينة المنفذة للقرصنة سفينة خاصة. وبمفهوم المخالفة، السفن التي تؤدي أغراضا عامة لا يطلق عليها وصف القرصنة. فمثلا، القوات البحرية التي تمارس فعلا عنيفا على سفينة أخرى من الطبيعي استبعاده، لأنّ مثل هذا الفعل يأتي من منظمة عسكرية.[1]

ويجب ربط هذا الشرط بمفهوم المادة 103 من ا.ا.م.ق.ب التي تُعرّف سفن القرصنة بأنّها السفن التي يُسيطر عليها سيطرة فعلية من أشخاص ينوون استخدامها لغرض ارتكاب الأعمال المشارة إليها في المادة 101.

3-شرط السفينتين:

يتطلب الشرط الثالث أنّ فعل القرصنة يوجّه من سفينة خاصة ضد سفينة أخرى. فلِتَحَقُّق فعل القرصنة من الضروري وجود سفينتين على الأقل. وعليه، مادامت المنصات الثابتة لا تعتبر سفنا، فإنّ مفهوم القرصنة يستبعد من التطبيق. وهذا يدعم ما تم حسمه سابقا. أمّا المنصات المتنقلة، فلا يتحقق هذا الشرط عندما تكون في وضعية استغلال لحقل محروقات، لأنّها تُكيّف كمنشأة بحرية. بينما يتأكد شرط السفينتين إذا تعرضت لقرصنة في حالة إبحارها، كونها تصبح تُكيّف كسفينة.

على العكس من ذلك، أفعال العنف أو الاحتجاز أو السلب الممارس من طاقم السفينة (منصة متنقلة) على السفينة نفسها (منصة متنقلة) أو ضد الأشخاص والممتلكات على متنها، يعتبر من أفعال التمرد،[2] ولا يدخل ضمن الإطار القانوني للقرصنة.[3]

4-القرصنة عمل في أعالي البحار:

الشرط الرابع يضع حدا ماديا للقرصنة. فوفقا للمادة 101، فقط العمل المرتكب من سفينة خاصة ضد سفينة أخرى في أعالي البحار يدخل في مفهوم القرصنة.

---

[1] Nathalie BOUDONG, la piraterie maritime moderne, Mémoire Master, CDMT, Université d'Aix-Marseille, France, 2009, p 24.

[2] في الثمانينيات حدث وأن قام 330 عامل على منصة الإنتاج قباله سواحل أستراليا باحتجاز المنصة وتوقيف الأشغال مدة 3 أيام بسبب نزاع حول العمل. انظر:

-Brian Michael JENKINS, potential threats to offshore platforms, RAND Corporation, Santa Monica, United state, 1988, p 4.

[3] Nathalie BOUDONG, opcit, p 24

- في حالة التمرد يعود الاختصاص فقط لدولة العلم في اعتراض سبيل المنصة المتنقلة إذا كانت في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية، أو الدولة الساحلية إذا كانت السفينة تعبر بحرها الإقليمي.

مبدئيا، نظام القرصنة يُطبق فقط في أعالي البحار بمفهومه الضيق، أي بعد مسافة 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي. وإن كان الأمر كذلك، فإنّ نظام القرصنة لا مجال لتطبيقه في البحر المتوسط، أو على الأقل آيل إلى الزوال بعدما تُعلن كل الدول عن منطقة اقتصادية خالصة. لكن إذا أمعنا النظر في أحكام ا.ا.م.ق.ب، فإنّ نظام القرصنة يطبق أيضا في المنطقة الاقتصادية الخاصة. وذلك لسببين: من جهة، لأنّ المادة 56 من ا.ا.م.ق.ب تمنح للدول الساحلية حقوقا سيادية فقط، فليس لديها حقوق مطلقة في المنطقة. ومن جهة أخرى، يجب قراءة المادة 101 مع المادة 2/58 التي تنص على أنّ المواد من 88 إلى 115 تُطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة بشرط ألا تتعارض أو تتنافى مع هذه الأخيرة. وبالتالي أعمال القرصنة التي ترتكب في المنطقة الاقتصادية الخالصة ضد منصة متنقلة تكون بصدد الملاحة تُعتبر كأنّما ارتُكبت في أعالي البحار.

أمّا إذا نُفذت عملية قرصنة ضد منصة متنقلة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية فلا تعتبر قرصنة بمفهوم المادة 101، بل "سطو مسلح" (Vol à main en mer).[1] ويعود للدولة الساحلية بموجب تشريعاتها أن تمد هذا الفعل للمنصات النفطية.

<u>5- شرط الأغراض الخاصة (the private ends requirement):</u>

يشترط أن يكون فعل القرصنة قد نُفذ لأغراض خاصة. إلا أنّ ا.ا.م.ق.ب لم توضّح المقصود بمصطلح "الأغراض الخاصة". لهذا السبب، فإنّ طبيعة هذا شرط كان موضوع نقاش. فالبعض يُعبر عن رأي مفاده أنّ القصد من وراء الفعل يجب أن يكون تحقيق مكاسب مالية ويستبعد الأفعال التي لديها باعث سياسي أو أيديولوجي. وبالتالي، يمنع ملاحقة الأفعال ذات الدوافع السياسية بموجب قوانين مكافحة القرصنة. بينما يرى آخرون أنّ هذا الشرط يوظف للتمييز بين الأعمال التي يقوم بها الخواص وبين الأعمال التي تقوم بها الدولة أو موظفوها.[2] فعوض البحث عن نية الفاعل، هل تحركه أغراض خاصة أو أغراض أخرى. يكون من السهل تمييز صفة الفاعل، هل تحرك بصفته ممثل نفسه أو ممثلا لدولة ما.

[1] نجد تعريف "السطو المسلح" في "مدونة الممارسات الجيدة لسير التحقيق في جرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن" الصادر عن م.ب.د بأنّه "*أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب، أو التهديد به، غير فعل القرصنة، المرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أو ضد الأشخاص أو الممتلكات على متن هذه السفينة، في المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي لدولة ما*". انظر:
-OMI, Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, Résolution A.1025(26), 02 Décembre 2009, ANNEXE, art 2/2/1.

[2] The Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights, Counterpiracy under International Law, academy briefing no. 1, University of Geneva, Switzerland, August 2012, p 12.

ويمكننا التوفيق بين وجهات النظر المختلفة بالقول أنّ الأغراض الخاصة يقصد بها الأعمال غير المشروعة من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب المنفذة من الخواص لتحقيق مكسب مالي.

استنادا إلى التحليل الوارد أعلاه، تبيّن بأنّ أعمال القرصنة لا يمكن أن تُرتكب ضد المنصات النفطية البحرية التي تعمل في موقع معين، سواء أكانت متنقلة أو ثابتة، لأنّها تعتبر "منشآت" بدلا من "سفن". ولكن الهجوم على منشأة بحرية بينما هي في حالة عبور أو متنقلة من مكان إلى آخر قد يمكن اعتباره من أعمال القرصنة. كما لا يمكن وصف التمرد من قبل طاقم المنصة التي تكون في حالة إبحار بالقرصنة. وعلاوة على ذلك، لا يمكن اعتبار أعمال العنف التي تُرتكب ضد المنشآت النفطية البحرية في البحر الإقليمي قرصنة، وإنّما سطو مسلح.

إذن، نطاق القرصنة محدود التطبيق في سياق المنشآت النفطية البحرية. ومن ثم، ثمة من يطالب بتوضيح أكثر لتعريف القرصنة في التعديل القادم ل ا.ا.م.ق.ب من أجل أن تشمل القرصنة أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب المرتكبة ضد المرافق النفطية البحرية.[1] ولِمَ لا معالجتها في إطار اتفاقية برشلونة.

وتجدر الإشارة إلى أنّه رغم عدم إنزال وصف القرصنة على هجمات القراصنة ضد المنصات الثابتة والمنصات المتنقلة التي تكون في حالة استغلال، لا يمنع الدول الساحلية بواسطة قوانينها الداخلية أن تقرّ ذلك.

<u>ثانيا- الارهاب البحري ضد المنشآت البحرية في البحر المتوسط:</u>

نتطرق في هذه الحطة إلى نقطتين. أولا، نوضح المقصود بالإرهاب البحري **(1)**، ثم ننظر في احتمال تعرض المنصات النفطية والغازية التي تنشط في البحر المتوسط إلى أعمال الإرهاب البحري **(2)**.

<u>1-ماهية الارهاب البحري:</u>

يشكل الإرهاب البحري تهديدا لصناعة النفط والغاز البحرية عامة والمنشآت البحرية خاصة، والتي بسبب عزلتها وبعدها عن الشاطئ تصير عرضة للهجوم وصعبة الحماية.

[1] Mikhail KASHUBSKY, can an act of piracy be committed against an offshore petroleum installation ?, opcit, p 171.

الاعتداء على المنشآت النفطية يمكن أن يؤدي إلى قطع الإمدادات المنتظمة من الطاقة للدولة الساحلية ويحرمها من مصدر مهم للدخل. ويمكن أيضا أن تتسبب في أضرار بيئية على المدى الطويل نتيجة التسرب العرضي للمحروقات بفعل المساس بهياكلها.

في الوقت الحاضر، لا يوجد اتفاقية حول الإرهاب البحري. كما أنّ نص ا.ا.م.ق.ب لم تشر إلى هذا المفهوم. ولكن يمكن أن نذكر في هذا الصدد التعريف الذي ساقه مجلس التعاون الأمني في آسيا والمحيط الهادئ، بقوله "استخدام العنف في البحر أو على متن سفينة أو **منصة ثابتة** لتحقيق غايات سياسية، بما في ذلك، أي استخدام للعنف لغرض وضع الجمهور أو جزء من الجمهور في حالة خوف".[1]

ويبقي من الصعب تمييز الإرهاب البحري عن القرصنة البحرية، فالأصل في القرصنة أنّها ذات طابع اقتصادي، بينما الإرهاب البحري نطاقه أوسع، لكن أحيانا تتبع بمطالب سياسية الأمر الذي يجعلها تختلط بمفهوم الإرهاب. وبجانب ذلك، ثمة مشكلة القرصنة لغرض تمويل المنظمات الإرهابية.[2]

وقد عرف العالم بعض الهجمات الإرهابية الناجحة ضد المنصات البحرية حتى الآن،[3] والمحاولات في هذا المضمار لا تزال في تزايد.

ومن الجدير بالذكر أن نشير إلى الدراسة التي قام بها الخبير الأمريكي في الإرهاب "برايان جنكينز" (Brian JENKINS) في عام 1988 تحت عنوان "التهديدات المحتملة على المنصات البحرية" (potential threats to offshore platforms)، والذي استخلص عدّة تهديدات ممكنة ضد المنصات النفطية والغازية من خلال دراسته لعدد من الحالات الواقعية. ونقتصر على ذكر تلك المتعلقة بالإرهاب فيما يلي:

أ–التهديد بوجود قنبلة: عرفت الصناعة النفطية البحرية عدّة حالات اخطار للمؤسسات النفطية المشرفة على تسيير المنصات بوجود قنابل على متنها. لكن بعد البحث والتحري تبيّن أنّ البلاغات كانت كاذبة.[4] فيترتب على ذلك إزعاجات جمّة. فمن جهة، تعطيل عمل المنصة واجلاء العمال إلى حين تأمين المنشأة والتأكد بأنّها غير مهددة. ومن جهة أخرى، تكبد خسائر مالية ضخمة. ورغم أنّه لم يسبق لأية منشأة أن

[1] Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, p 39, in the margin.

[2] Pierre CHICHKINE, opcit, p 5.

[3] للاطلاع على بعض الاعتداءات ضد المنصات، يمكن الرجوع إلى الكرونولوجيا الذي أعدّها السيد Mikhail Kashubsky
- A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with, Offshore Oil and Gas Installations 1975 – 2010, opcit, pp 141-159.

[4] Brian Michael JENKINS, opcit, pp 2-3.

فُجِّرت بقنبلة مزروعة في الداخل لا يعني زوال الخطر، لأنّ تسلل شخص في أي وقت على ظهر المنصة ووضعه لمتفجرات أو وضعها من طرف أحد عمال المنصة المتأثر بقضية ما أمر وارد. لذلك تحرص الدول الساحلية والشركات البترولية على السواء على حسن انتقاء العمال والتحقيق معهم لتحديد العناصر التي قد تشكل خطرا.[1]

ب–الهجوم المدمر: قد يلجأ بعض الأفراد التي تحركهم نوايا سيئة باستعمال القوارب أو الطائرة الانتحارية أو حتى الطائرات بدون طيار الملغّمة وتوجيهها صوب المنشآت البحرية.[2] مع العلم أنّ أي نوع منها يوفي بالغرض. المهم أنّها تستطيع أن تحمل أكبر كمية من المتفجرات وتتسبب في أكبر ضرر بشري، مادي، وبيئي ممكن، بحيث يكون له صدى إعلامي واسع.[3]

ج–الاستيلاء على منصة بحرية: يمكن للإرهابيين الاستيلاء على منصة بحرية واحتجاز المقيمين عليها كرهائن والتهديد بتدميرها إن لم يستجب لمطالبهم. ومن شأن المنصة البحرية توفير مكان جذّاب للعمليات الإرهابية، لأنّها تعطي زخما واسعا لأفعالهم وتصبح منبرا للدعاية وإجراء مفاوضات بفضل وسائل الاتصال الموجودة على متنها. كما يمكن عزلها بسهولة وتحصينها ضد أي هجوم. وعلاوة على ذلك، تحتوي على مواد غذائية وإمدادات أخرى من شأنها أن تسمح للإرهابيين على الصمود أمام الحصار الطويل.[4]

د–إذا كان للمعتدين كفاءات في الغطس، يمكن أن يفجروا المنصات من أسفلها من خلال تلغيم سيقانها أو تفجير خطوط الأنابيب البحرية.

هـ–الاعتداء على عمال المنصة: قد يحاول الإرهابيون تعطيل العمليات البحرية عن طريق توجيه الهجمات ضد الموظفين الرئيسين عندما يكونون خارج موقع الاستغلال، إمّا بقتلهم أو خطفهم.[5]

---

[1] تحرص الشركات والدول الساحلية خاصة على كشف ما يعرف ب "الذئاب المنفردة" التي لا تزال تعتبر من القضايا الصعبة التي تشكل تحديا كبيرا لاستخبارات الدول، كونهم ينفذون عمليات إرهابية من دون تلقي أوامر من أي جهة.

[2] من الأمثلة المتكررة التي تذكر لإبراز خطر الهجمات الانتحارية بالقوارب على المرافق البحرية، حادثة المنصات البحرية العراقية البصرة (ABOT) التي تعرضت لهجوم انتحاري من طرف ثلاثة زوارق ملغّمة بكميات معتبرة من المتفجرات في خليج العرب في 24 أفريل 2004. ولحسن الحظ استطاعة القوات البحرية الأمريكية أن توقفهم قبل الوصول إلى المنصة. انظر:

-Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, CDMO, Neptunus, Vol 18, 2012/1, p 3.

-وكذاك تعرض منصة نفطية هندية تقع على بعد 160 كيلومترا قبالة سواحل مومباي (Mumbai) لهجوم بواسطة زورق سريع مفخخ اصطدم بها، فتسبب في انفجار هائل. وتمخض عنه موت خمسة عشر (15) من افراد الطاقم وخسائر بمئات ملايين الدولارات، وأبقى الهند دون مصدر حيوي للطاقة. وعلاوة على ذلك، تسربت كميات هائلة من النفط. انظر:

- Assaf HAREL, Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools?, HNSJ, vol 4, 2012, p 131.

[3] Khanssa LAGDAMI, opcit, p 2.

[4] Brian Michael JENKINS, opcit, p 16.

[5] Ibid, p 18.

و–العبوات الناسفة البحرية: تعتبر القنابل، القذائف، الألغام البحرية، وغيرها من العبوات الناسفة الأخرى مصدرا لخطر معتبر للمرافق البحرية. فبجانب تلك المتأتية من مخلّفات الحروب السابقة، خاصة الحرب العالمية الثانية، والتي يحتوي البحر المتوسط على عدد منها، فقد سبق لجماعات إرهابية أن استخدمت ألغاما بحرية ضد السفن، ولا يوجد ما يمنعها من إعادة الكرة مرة أخرى ضد المنشآت النفطية، بالأخص المنصات المتنقلة.

ي–القصف بالصواريخ: من المتوقع أن تكون المنشآت البحرية هدفا لصواريخ جهات معينة. ونجد مثالا لذلك، في الهجوم العراقي على منصة النفط نوروز (Nowruz) الايرانية في مارس 1983، الذي أسفر على تدفق 2 مليون برميل من النفط في الخليج العربي، وما ترتب عنه من أضرار بيئية وخيمة.[1]

2–الإرهاب البحري في البحر المتوسط:

فيما يخص احتمال تعرض المرافق العاملة في البحر المتوسط إلى اعتداءات إرهابية، فيمكن القول أنّه في الماضي تلقت العديد من السفن البحرية هجمات إرهابية. وهذا دليل على أنّ التهديد الإرهابي في البحر المتوسط حقيقية. وليس ثمة ما يمنع من استهداف المرافق البحرية المخصصة لاستغلال الجرف القاري. غير أنّه لحد الآن لم يسجل أي اعتداء من هذا النوع. لكن وفقا لمعطيات السنوات الأخيرة، وكذلك الوقائع التي حدثت قبالة سواحل بعض الدول ونظرا للتغيرات التي أضحت تطرأ على بعض الدول الأخرى بسبب أوضاعها الداخلية، طفقت العديد من جهات تحذر من هجمات محتملة.

ففي 12 نوفمبر 2014 نفّذ أنصار بيت المقدس هجوما ضد القوات البحرية المصرية، وأسفر عن إصابة 5 بحارة واختفاء 8 آخرين. ويعتبر هذا الهجوم البحري الأول من نوعه، بحيث لم يسبق للقوات البحرية المصرية أن تعرّضت لعملية مماثلة. ووقع الهجوم عن بعد 70 كلم من السواحل المصرية في محافظة دمياط الساحلية ونُفِذ بواسطة أربعة قوارب صيد، الشيء الذي مكّنهم من عدم جلب الانتباه.[2] ثم تلاه هجوم آخر في 16 جويلية 2015 منفذ من بعض الأعضاء في "ولاية سيناء"،[3] حيث استهدفوا فرقاطة تمر بالقرب من سواحل مدينة رفح، فأطلق الإرهابيون صاروخا من البر أدى إلى تدميرها بالكامل.

---

[1] Mikhail KASHUBSKY, A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with, Offshore Oil and Gas Installations 1975 – 2010, opcit, p 143.

-وكذلك في حادثة القصف التي تعرضت لها المنصات النفطية التابعة للمؤسسة النفط الوطنية الإيرانية من طرف القوات البحرية الأمريكية ما بين 1986 و1987. ثم عرضت القضية على محكمة العدل الدولية للفصل فيها.

[2] AFP, Egypte : attaque "terroriste" contre un bateau de la marine, 8 disparus, http://www.ladepeche.fr/article/2014/11/13/1990268-egypte-attaque-terroriste-contre-bateau-marine-8-disparus.html , 13/11/2014, § 1-9.

[3] أعضاء ولاية سيناء هم نفسهم أنصار البيت المقدس، بعد مبايعتهم للدولة الإسلامية.

مثلما استطاع هؤلاء إجراء أعمال إرهابية بنجاح ضد قوات بحرية، من الممكن أن يوجّهوا ضرباتهم إلى المنصات النفطية والغازية قبالة السواحل المصرية، وبالأخص تلك المنتشرة في دلتا النيل لقربها من اليابسة.

كما أنّ في ليبيا بعد الإطاحة بنظام الحكم شاعت الفوضى واللاأمن في البلاد، وأصحبت الحدود غير محروسة، وسيطرت بعض التنظيمات الجهادية على جزء من السواحل.

وعلى إثر ذلك، حذر منتدى الدفاع والأمن البريطاني من تعرض دول غرب المتوسط إلى عمليات اختطاف وتحويل السفن واستهداف أنابيب النفط والغاز والمنشآت البحرية. فلا يستبعد تسجيل محاولات أو عمليات بحرية تمس منطقة المغرب العربي. وقد رصدت المصالح الاستخباراتية عدة مؤشرات عن توجّه التنظيمات المتطرفة العنيفة (الدولة الإسلامية، القاعدة...) لاعتماد هذا الخيار، منها التموقع في الساحل الليبي. وأيضا رصدت الاستعلامات الغربية أنّ تنظيم القاعدة في بلاد المغرب والتنظيمات الموالية له يقوم بتدريب عناصره على الغطس.[1]

كما حذر تقرير صادر عن وزارة الدفاع الإيطالية ضد سيناريو مماثل لذلك الذي شاهدته سواحل الصومال، ولكن مع مزيد من الآثار المدمرة. خاصة إذا تم استعمال الزوارق السريعة التي قد تهاجم السفن السياحية، فضلا عن خفر السواحل والمنصات البحرية.[2]

أمّا في الجهة الشرقية للبحر المتوسط، النزاع الدائر بين لبنان وفلسطين المحتلة يُنبئ باحتمالات كبيرة لحدوث أعمال عدوانية في أي وقت. فقد حذّر زعيم حزب الله سلطات الاحتلال من سرقة الموارد الموجودة في المياه اللبنانية واعتبر أنّ المرافق التي تستخدم في هذا الشأن ستكون هدفا.[3] وبجانب ذلك، تخشى أيضا هجوما من قطاع غزة بواسطة صواريخ حماس.

واستجابة لهذا التهديد، وافقت حكومة الكيان الصهيوني في جويلية 2012 على خطة لحماية منشآت النفط والغاز البحرية. وركزت في المقام الأول على المواقع البحرية القرية من لبنان. وتؤكد الخطة على

---

1 حفيظ صواليلي، الجزائر ضمن دول مستهدفة بالإرهاب البحري، جريد الخبر، العدد 7891، 2015/08/24، ص 2.

2 Laurent LAGNEAU, Menaces jihadistes en mer Méditerranée, http://www.opex360.com/2015/03/22/menaces-jihadistes-en-mer-mediterranee/, 22/03/2015, § 10.

- حذر أيضا القائد الأعلى السابق للقوات المتحالفة في أوروبا (SACEUR)، الأدميرال الأمريكي جيمس ستافريديس (James Stavridis)، بقوله أن "الساحل الإيطالي، والشواطئ الأوروبية الأخرى القريبة من ليبيا، سوف تصبح أماكن عالية المخاطر".

3 Xavier BARON, Désaccords en série autour du gaz en Méditerranée orientale, CESM, étude marine, N°3, janvier 2013, p 48.

- يمتلك حزب الله صواريخ بحرية روسية الصنع من طراز «ياخونت»، ويمكنها إصابة الأهداف في البحر بدقة.

ضرورة ضمان الحماية الدائمة للمواقع الحساسة، وعلى رأسها حقل غاز "تامار" وحقل "ليفياثان". وقد خصّصت القوات البحرية لهذه الخطة العديد من الوسائل.[1]

وفي المقابل، دولة الاحتلال بإمكانها تنفيذ هجوم على المنشآت البحرية اللبنانية، مثلما جرى خلال حرب 2006، حيث قصفت الطائرات الصهيونية محطة توليد الكهرباء في "الجيه" جنوب بيروت مما تسبب في تسرب أحجام معتبرة من النفط.[2]

ويضاف إلى ذلك، التشنج في العلاقات بين أنقرة ونيقوسيا بحيث تخشي قبرص من أعمال عدوانية ضد مرافق الاستغلال من تركيا، لأنّه سبق للبحرية التركية ترصّدها لسفن تنقيب الشركات البترولية لكي تعطل عمليات استكشاف النفط والغاز. زيادة على العديد من الإعاقات والمضايقات التي قامت بها تركيا اتجاه قبرص.[3]

وعليه، دفعت تصرفات أنقرة إلى توقيع نيقوسيا وفلسطين المحتلة في 9 جانفي 2012 اتفاق التعاون في مجال الدفاع، ويهدف لحماية المنشآت البحرية في المياه القبرصية و ثني تركيا على محاولة اعتدائها على عليها، لأنّ البحرية القبرصية لا تملك سلاحا بحريا في المستوى.[4]

فكل هذه الوقائع وغيرها تعكس مستوى الخطر الذي يطارد الصناعة النفطية البحرية في البحر المتوسط. لذا تسعى الدول المستغلة لجرفها القاري قدر الإمكان للوقاية منها، ومنعها وردعها من خلال الآليات التي يوفرها القانون الدولي.

---

[1] Fadi ASSAF, Méditerranée : Gaz offshore : Les Russes et les Chinois avancent leurs pions, http://www.mesp.me/2012/07/10/mediterranee-gaz-offshore-les-russes-et-les-chinois-avancent-leurs-pions/, 10/07/2012, § 1.

- قامت أيضا سلطات الاحتلال بتنصيب صواريخ من طراز «مقلاع داود» على منصات حقول الغاز خشية تعرضها لهجوم. وكذلك منظومة الصواريخ من طراز «باراك»، لمنع أي قطع بحرية أو قوارب معادية من الاقتراب منها بمسافة كافية، وتمثل تلك الصواريخ درعا ضد الصواريخ «الباليستية»، وتعد قبة حديدية قادرة على التصدي لأي تهديد. كما اقتنت من ألمانيا في ماي 2015، 4 سفن بحرية متطورة لتدعيم قواتها البحرية.

[2] Guillaume HUET, opcit, p 25.

[3] يمكن الاطلاع على كل الرسائل التي وجهتها قبرص للأمين العام للأمم المتحدة للاحتجاج على تصرفات تركيا:

-http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/CYP.htm

[4] Guillaume HUET, opcit, p 26.

الفرع الثاني: الآليات القانونية لمواجهة التهديدات ضد الصناعة البحرية

يتم أخذ التهديدات ضد المنشآت البحرية على محمل الجد من قبل الدول الساحلية والفاعلين في مجال النفط والغاز البحري. لذلك حرص القانون الدولي على توفير بعض الآليات التي تتيح للدول مواجهة المخاطر المتأتية من طرف خارجي. وبالأخص من العوامل الأكثر خطورة: الإرهابيين والقراصنة.

وتشتمل الآليات على: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية **(أولا)**، اتفاقية روما وبروتوكولها **(ثانيا)**، إقامة منطقة السلامة **(ثالثا)**، مطاردة المعتدين **(رابعا)**، بالإضافة إلى أحكام أخرى وردت في ا.ا.م.ق.ب تعطي سلطة إضافية للدول الساحلية في بحرها الإقليمي **(خامسا)**.

والجدير بالبيان في هذا المقام أن تطبيق هذه الآليات وصرامتها يختلف من منطقة بحرية إلى أخرى، باستثناء المياه الداخلية والتي بحكم سيادتها الكاملة عليها، لها أن تتخذ كل التدابير اللازمة لحماية المنصات النفطية ولا يوجد حد لسلطتها لأنّه شأن داخلي يُحكم بالقانون الوطني.

أولا-المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية:

في أعقاب أحداث 11 سبتمبر 2001، قرّرت الجمعية العامة لل م.ب.د بالإجماع، في دورتها الثانية والعشرين (22) التي عُقِدت في نوفمبر 2001، وضع تدابير جديدة لأمن السفن ومرافق الموانئ لاعتمادها في مؤتمر دولي من قبل الحكومات المتعاقد في اتفاقية سولاس.[1]

وبالفعل، أعدّت لجنة السلامة البحرية التابعة لل م.ب.د وفريق عملها حول الأمن البحري "المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية" (مدونة ISPS). ثم اعتمدتها الدول في إطار مؤتمر دبلوماسي نُظِّم في لندن ما بين 9 و13 ديسمبر 2002 ووردت كملحق (الفصل XI-2) في اتفاقية سولاس.[2]

تضمنت المدونة قواعد ركزت على الوقاية، بينما التنظيمات السابقة كانت تركز على القمع. وتتلخص أهدافها.في:

1-وضع إطار دولي للتعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية وقطاع النقل البحري والمينائى لكشف وتقييم التهديدات الأمنية واتخاذ تدابير وقائية ضد الحوادث الأمنية التي تؤثر على السفن أو مرافق الموانئ المستخدمة في التجارة الدولية؛

---

[1] OMI, examen et adoption du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), conférence des gouvernements contractants à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, SOLAS/CONF.5/34, 17 décembre 2002, ANNEXE 1, p 2.

[2] Hervé MONIN, opcit, p 68.

-دخلت المدونة حيز النفاذ في الفاتح جويلية 2004.

2–تحديد أدوار ومسؤوليات جميع الأطراف المعنية، على الصعيد الوطني والدولي، لضمان الأمن البحري؛

3–ضمان جمع المبكر والفعّال وتبادل المعلومات ذات الصلة بالأمن؛

4–ضمان بأنّ تدابير الأمن البحري كافية.[1]

شكلا، تنقسم المدونة إلى جزأين:

1–جزء إلزامي (الجزء أ) الذي يحتوي على المتطلبات التفصيلية فيما يخص قواعد السلامة التي يجب أن تلتزم بها الحكومات وسلطات الموانئ وشركات الملاحة.

2– جزء غير إلزامي (الجزء ب) الذي هو عبارة عن سلسلة من التوصيات حول كيفية تلبية متطلبات الجزء الأول.

قرّرت لجنة السلامة البحرية إخضاع وحدات الحفر البحرية المتنقلة لأحكام المدونة.[2] وإن كانت لم تحدد حمولة معينة،[3] مما يعني أنّ كل وحدات الحفر البحرية المتنقلة تسري عليها ، إلا أنّها قيّدت تطبيقها على وحدات الحفر التي تقوم ب "رحلات دولية" الشيء الذي يضيّق أكثر تطبيق المدونة.

لم تشرح المدونة المقصود ب "الرحلات الدولية"، ولكن نجد تعريفا لها في اتفاقية سولاس بقولها إنّها "...*رحلة من البلد التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية إلى ميناء خارج ذلك البلد، أو العكس*...".[4] ويفهم من خلال هذا التعريف أنّ وحدات الحفر التي تنتقل بين حقول نفطية في إطار إقليم دولة واحدة لا تطبق عليها أحكام المدونة.

أمّا المنصات الثابتة والمنصات العائمة التي تكون في حالة استغلال لباطن الأرض فلا تسري عليها المدونة. غير أنّ القاعدة 19/4 من الجزء الثاني توصي الأطراف المتعاقدة بضرورة وضع قواعد أمنية مناسبة للمنصات الثابتة والعائمة ووحدات الحفر البحرية المتنقلة التي تتعامل مع السفن التي يتعين عليها الامتثال لأحكام المدونة. وعليه، المدونة تلزم الدول بطريقة غير مباشرة على الحرص على سلامة المنشآت البحرية. إلا أنّها لم تعط تفاصيل أكثر حول "القواعد الأمنية المناسبة" التي يقتضي وضعها.

---

[1] المادة 2/1 من الجزء الأول من مدونة ISPS.

[2] المادة 1/3 من الجزء الأول من مدونة ISPS نصت صراحة أنّ المدونة تطبق على وحدات الحفر البحرية المتنقلة. كما أن ّالمادة 2/2 من نفس المدونة نصت أنّ كلما يذكر مصطلح "السفينة" ضمن المدونة، يقصد به أيضا وحدات الحفر البحرية المتنقلة. وهذا يدل على أن المدونة كيّفت هذه الأخيرة على أنّها سفن.

[3] بخلاف السفن التي اشترطت أن تعادل أو تفوق 500 طن.

[4] القاعدة 2/د من الجزء I-أ من اتفاقية سولاس.

ولمعالجة هذا النقص، اعتمدت م.ب.د القرار رقم (7) في 12 ديسمبر 2002 الموسوم "وضع التدابير المناسبة لتعزيز سلامة السفن ومرافق الموانئ، ووحدات الحفر البحرية المتنقلة المركونة والمنصات الثابتة والعائمة التي لا يغطيها الفصل XI-2 من اتفاقية سولاس 1974"،[1] حيث اعترف بضرورة توفير تدابير السلامة للمنشآت النفطية البحرية والسفن التي لا تطبق عليها المدونة. وأنّ إدخال هذه التدابير سوف يعطي المزيد من الوزن ومساهمة إيجابية في الجهود الدولية لضمان الأمن البحري ومنع وقمع الأفعال التي تهدد الأمن في قطاع النقل البحري. فشجّع القرار الدول على معالجة هذه القضايا على المستوى الوطني. وذلك بإنشاء ما تراه ضروريا وتنشر على النحو الذي تراه جيدا التدابير المناسبة لتعزيز الأمن على المنشآت البحرية عدا تلك التي يغطيها الفصل XI-2 من اتفاقية سولاس.

القرار رقم (7) الأقل ما يمكن نعته به أنّه شكلي. فمن جهة، لا يلزم الدول للتشريع في هذا المجال طالما أنّه مجرد توصية تفتقد لعنصر الإلزام. ومن جهة أخرى، من شأنه أن يؤدي إلى فروقات كبيرة بين قوانين الدول، لأنّ ترك سطلة تقديرية مطلقة يدفع بعض الدول لسن قواعد قليلة الفعّالية والإلزام بسبب قلة الخبرة، بحيث كان من الأفضل إعطاء قواعد واضحة أو مبادئ توجيهية تُعِين الدول في مهمتها، لأنّ مرافق التنقيب واستغلال المحروقات البحرية تحتاج لقواعد عالمية تسري على كل الدول الساحلية في كل بحار العالم.

وفي المجمل، نستنتج أنّ مفعول المدونة في ميدان الحفر والاستغلال البحري ضعيف جدا نظرا لاقتصار تطبيقه على وحدات الحفر المتنقلة دون غيرها من أنواع المنصات. بل حتى وحدات الحفر ليست كلها مشمولة بأحكامها، وإنّما فقط تلك التي تقوم برحلات دولية. وإن حاولت م.ب.د معالجة هذا الفراغ باعتماد قرار يغطي عيوب المدونة، إلا أنّه جاء مخيب للآمال.

ثانيا-اتفاقية روما والبروتوكول التابع لها:

على المستوى القمعي، دفعت حادثة اختطاف أكيلي لاورو (Achille Lauro)[2] الدول إلى اعتماد **اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية** الموقعة في 10 مارس 1988 (اتفاقية روما). كما أنّ تمديد المخاوف بشأن الأعمال الإرهابية إلى المنصات البحرية الثابتة دفع المؤتمرين لإرفاق اتفاقية روما ب **بروتوكول بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد**

[1] OMI, SOLAS/CONF.5/34, opcit, ANNEXE 2, pp 8-9.

[2] استولت جماعة فلسطينية على السفينة أكيلي لاورو في 7 اكتوبر 1985 واحتجزت الطاقم وطالبت بإطلاق صراح 50 فلسطينيا كانوا يقبعون في سجون قوات الاحتلال. لكن ألقى القبض عليهم وقدّموا للمحاكمة في إيطاليا. وبما أنّ المطالب السياسية التي رفعوها أخرجت فعلهم من دائرة القرصنة، فإنّ ا.ا.م.ق.ب لا تطبق عليهم، الشيء الذي دفع الدول فيما بعد بضرورة اعتماد نص اتفاقي جديد يسد ثغرات اتفاقية مونتي غوبي.

المنصات البحرية الثابتة الموجودة على الجرف القاري،[1] بحيث يكون مكملا لها من خلال تمديد أحكامها إلى منصات الحفر والإنتاج.[2] ثم بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 تحركت اللجنة القانونية التابعة ل م.ب.د بإيعاز من الولايات المتحدة، وأدخلت بعض التعديلات على كل من الاتفاقية والبروتوكول، واعتُمِدا في 14 أكتوبر 2005، ودخلا حيز النفاذ في 28 جويلية 2010.[3]

ما يميّز اتفاقية روما وبروتوكولها أنّهما لم يفرقا بين القرصنة والإرهاب البحري، لأنّهما كانا يصبوان إلى تمكين الدول من مطاردة المسؤولين عن الجرائم التي لا تغطيها اتفاقية مونتي غوبي وترك المجال مفتوحا لملاحقة المجرمين على أوسع نطاق.

<u>1-نطاق التطبيق</u>:

استنادا للفقرة 3 من المادة 1، يطبق بروتوكول اتفاقية روما فقط على المنصات الثابتة.[4] لكن هل يمكن أن يطبق على المنصات المتنقلة عندما تكون في وضعية استكشاف أو استغلال موارد الجرف القاري؟

الإجابة على هذا التساؤل تكون بالنفي، لأنّ الفقرة الثالثة تشترط الديمومة في ارتباطها بقاع البحر، بينما المنشآت النفطية المتنقلة مثبتة بصفة مؤقتة حتى وإن كان مكوثها أحيانا في موقع البئر النفطي يدوم لسنين. وهذا لا يعني وجود فراغ، بل تتولى ذلك اتفاقية روما. فطبقا للمادة 2/1/أ منها تُعرّف السفينة بأنّها *أي مركب مهما كان نوعه* ***غير مثبّت تثبيتا دائما*** *بقاع البحر، بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي والمراكب القابلة للتشغيل المغمور وأي مركب عائم آخر*".[5] فهذا التعريف واسع بما يكفي ليشمل أي نوع من المنشآت البحرية المتنقلة، خاصة وأنّه اشترط عدم التثبيت الدائم بقاع البحر الذي هو شأن المنصات المتنقلة.

---

[1] دخل كل من الاتفاقية والبروتوكول حيز النفاذ في الفاتح مارس 1992.

[2] Khanssa LAGDAMI, opcit, pp 4-5.

[3] صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر الرئاسي 10-272 الصادر في 3 نوفمبر 2010. (ج.ر العدد 69 الصادرة في 14 نوفمبر 2010). لكن لم تصادق على البروتوكول.

[4] عرّف البرتوكول المنصات الثابتة بأنّها كل "*جزيرة اصطناعية، أو منشأة أو تركيب مثبّت تثبيتا* ***دائما*** *بقاع البحر لغرض استكشاف أو استغلال الموارد أو لأغراض اقتصادية أخرى*". وهو نفس التعريف الوارد في بروتوكول سنة 1988.

[5] نفس التعريف الوارد في اتفاقية 1988.

وعليه، اتفاقية روما تغشي الحماية على المنصات المتنقلة في حالة التنقل وفي حالة الاستغلال. ومن ثم، يظهر نوع من التكامل بين الاتفاقية والبروتوكول حيث يهدفان لإصباغ الحماية القانونية على كل أنواع السفن والمنشآت البحرية.[1]

غير أنّ اتفاقية روما وفقا لمادتها الرابعة، اشترطت على المنشآت البحرية المتنقلة أن تُبحر خارج حدود البحر الإقليمي لكي تسري عليها أحكامها. وبعبارةٍ أخرى، يجب عليها أن تتنقل من ميناء الى مكمن بحري أو من مكمن بحري إلى ميناء أو بين مكامن بحرية، طالما أنّ المكمن البحري يقع خارج تخوم البحر الإقليمي. فإذا أبحرت داخل البحر الإقليمي للدولة الساحلية لا تطبق عليها اتفاقية روما، لأنّ في هذه الحالة تعتبر مسألة داخلية حصرية للدولة الساحلية.[2] ومع ذلك، استثنت حالة ما تم العثور على الجاني في أراضي دولة طرف أخرى غير الدولة الساحلية التي تتنقل المنشآت البحرية في مياهها الإقليمية، فعندئذ تّطبق الاتفاقية حتى ولو بقيت المنصة المتنقلة داخل البحري الإقليمي.

كما أنّ نطاق تطبيق بروتوكول اتفاقية روما ليس مطلقا، لأنّه يقتصر على المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري[3] ويستبعد تلك المنصّبة في المياه الداخلية والبحر الإقليمي. وثمة من يرجع سبب استثنائها إلى سيادة الدولة الساحلية المطلقة على هذا الجزء من البحر، كون الجرائم التي تّرتكب ضد المنصات في البحر الإقليمي والمياه الداخلية يتم التعامل معها بموجب القانون الوطني فقط.[4] ومع ذلك، بموجب المادة 2/1 من نفس البروتوكول، يمكن تطبيقه على المنشآت البحرية الثابتة الموجودة في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي للدولة الساحلية في الحالات التي يفر فيها الجاني إلى أراضي دولة طرف أخرى.

2-الأفعال المجرمة:

1 تبقي حالة المنصات الثابتة التي تكون في حالة عبور من خلال جرّها بالسفن إلى موقع الاستغلال، هل تدخل في مصطلح السفينة الذي ذكرته المادة 1 من اتفاقية روما؟ فريق العمل الذي أنشأته اللجنة البحرية الدولية لإعداد مشروع سيدني رأى أنّها مشمولة بالحماية المقررة في اتفاقية روما. أنظر:

- Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, p 256.

2 Ibid, p 254

3 المادة 1/1 من بروتوكول اتفاقية روما.

4 لكن هذا المنطق يبقي محل إرباك، لأنّ المنشآت النفطية البحرية الواقعة على الجرف القاري تخضع للاختصاص القضائي الحصري للدولة الساحلية بموجب المادة 2/60 من ا.ا.م.ق.ب. وبالتالي، هناك نوع من التدخل في اختصاصات الدولة الساحلية من طرف بروتوكول اتفاقية روما. ويرى الأستاذ Mikhail Kashubsky أنّ دافع هذا التدخل يُفسر في أنّه في وقت اعتماد بروتوكول اتفاقية روما في 1988، ثم تعديله في 2005، لم تمدد جميع الدول الساحلية قوانينها الجنائية للمنشآت البحرية في الجرف القاري. انظر:

- Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, opcit, p 262, in the margin.

لتحديد الأفعال المختلفة التي تشكل جريمة جنائية، أدرجت اتفاقية روما في متنها وأيضا بروتوكولها قائمة حصرية لمختلف الأفعال التي –عندما يرتكبها شخص عمدا وبطريقة غير مشروعة– تمثل تهديدا للأمن والسلامة البحرية.[1]

أ) الاستيلاء على منصة ثابتة (أو منصة متنقلة) أو ممارسة سيطرة عليها عن طريق العنف أو التهديد بالعنف؛ أو

ب) القيام بعمل من أعمال العنف ضد أي شخص على متن منصة ثابتة (أو منصة متنقلة) إذا كان من الراجح أنّ ذلك الفعل يعرّض للخطر سلامة المنصة؛ أو

ج) تدمير منصة ثابتة (أو منصة متنقلة) أو إلحاق بها ضرر من شأنه أن يعرّض سلامتها للخطر؛ أو

د) وضع على منصة ثابتة (أو منصة متنقلة)، بأي وسيلة كانت، جهاز أو مادة لتدميرها أو يحتمل أن يعرض سلامتها للخطر؛ أو

ه) جرح أو قتل أي شخص عندما يكون لهذا الفعل صلة مع الجرائم المنصوص عليها في الفقرات. أ) إلى د) سواء تم ارتكابها أو حاول ذلك.[2]

بالإضافة إلى الاعتداءات بالمواد المتفجرة، المشعة، الكيميائية، البيولوجية أو النووية. وكذلك استخدام المحروقات، بكميات أو تركيز يسبّب أو يرجّح أن يسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررا بالغا.[3]

لكن النقد الذي يمكن أن يوجّه لهذه الآلية عدم تجريم برتوكول اتفاقية روما العمليات الانتحارية المنفّذة بواسطة القوارب ضد المنشآت البحرية الثابتة. بينما الاتفاقية تضمنت حكم يجرّم الاعتداءات بواسطة القوارب ضد المنشآت البحرية المتنقلة.[4] ويظهر أنّ اللجنة القانونية لل م.ب.د تعمّدت عدم تمديد هذا الفعل إلى المنصات الثابتة والتي تكون أكثر عرضة للهجمات الانتحارية بواسطة القوارب من المنصات المتنقلة.

وكذلك أطنبت اتفاقية روما في ذكر الأفعال المجرّمة، إلا أنّها لم تنص على أي عقوبة بعينها، باستثناء العقوبات ضد الأشخاص الاعتبارية، حيث طلبت من الدول بتسليط جزاءات مدنية أو جنائية

---

[1] المادة 1/3 من اتفاقية روما والمادة 1/2 من بروتوكولها.

[2] بالإضافة إلى جريمتين تطبقان فقط على المنصات المتنقلة ذكرتهما المادة 3 من اتفاقية روما، ه) تدمير أو إلحاق ضرر جسيم بالمرافق أو خدمات الملاحية البحرية أو الإخلال الجسيم بعملها، إذا كان من المحتمل أن يعرّض للخطر سلامة ملاحة السفينة؛ أو و) نقل معلومة يعلم أنّها كاذبة، مما يعرّض للخطر سلامة ملاحة السفينة.

[3] المادة 3 مكرر من اتفاقية روما والمادة 2 مكرر من بروتوكولها.

[4] المادة 3 مكرر/1/أ/III من اتفاقية روما.

-من بين الأسباب التي أدت إلى تجريم هذا الفعل، تعرض المدمرة الأمريكية "يو اس اس كول" (USS Cole) إلى هجوم من تنظيم القاعدة بواسطة مركب مفخخ حينما توقفت في ميناء عدن في اليمن، بتاريخ 12 أكتوبر 2000. وأسفر الهجوم عن مقتل سبعة عشر بحارا أمريكيا وجرح اثنين وأربعين أخرين.

أو إدارية عليها من دون تحديدها بدقة. وعليه، ألقت على عاتق الدول أن تجعل عقوبات مناسبة لهذه الجرائم مع الأخذ في الاعتبار طبيعتها الخطيرة.[1]

3-الاختصاص القضائي:

تنص كل من اتفاقية روما وبروتوكولها على نوعين من الاختصاص: جبري واختياري.[2]
-الاختصاص الجبري: الدولة الطرف في الاتفاقية ملزمة باتخاذ الإجراءات المناسبة لإقامة ولايتها القضائية إذا ارتُكب فعل مجرّم ضد أو على متن منصة مثبتة في جرفها القاري. أو كان الجاني أحد مواطنيها، حتى ولو ارتكب جريمة ضد منشأة تقع في الجرف القاري لدولة طرف أخرى.[3]

يظهر أنّ الاختصاص الجبري من شأنه أن يؤدي إلى إمكانية حدوث تنازع قضائي بين الدولة الساحلية ودولة جنسية الجاني، خاصة وأنّ المادة 2/60 من ا.ا.م.ق.ب تنص على أنّ الدولة الساحلية لها اختصاص حصري على المنشآت البحرية الواقعة على جرفها القاري.

وثمة تنازع قضائي آخر يمكن أن يظهر جراء القرصنة، بين الدولة الساحلية والدولة التي ألقت القبض على سفينة القراصنة، لأنّ المادة 105 من ا.ا.م.ق.ب أجازت لأي دولة القبض على القراصنة في المنطقة الاقتصادية وأعالي البحار ومحاكمتهم. لكن تَحَرّزت اتفاقية روما من هذه الحالة، وذلك بإعطاء الأولية لأحكام ا.ا.م.ق.ب. وبالتالي يؤول الاختصاص للدولة التي قامت بعملية القبض أن تقرر ما يفرض من عقوبات.[4]

-الاختصاص الاختياري: للدولة الطرف في اتفاقية روما وبروتوكولها أن تقيم ولايتها القضائية إذا رغبت في ذلك في حالة ما إذا كان الجاني عديم الجنسية يقيم فيها بطريقة اعتيادية، أو كان الضحية من رعاياها، أو حاول الجاني إجبارها على القيام بعمل أو الامتناع عنه.[5] فهي ليست مجبرة لإقامة ولايتها القضائية ولكن لديها خيار للقيام بذلك.

وإذا قررت تفعيل حقها في الاختصاص الاختياري أن تبلّغ الأمين العام لل .م.ب.د.[6]

4-التعاون:

---

[1] المادة 5 من اتفاقية روما وتطبق أيضا على البروتوكول طبقا للمادة 1/1 من هذا الأخير.
[2] المادة 6 من اتفاقية روما والمادة 3 من بروتوكولها.
[3] أمّا المنصات المتنقلة التي تكون في حالة تنقل، فإذا ارتكب الجرم في بحرها الإقليمي، يعود الاختصاص الجبري إلى الدول الساحلية. أمّا إذا ارتكب في المنطقة الاقتصادية فيعود إلى دولة العلم.
[4] المادة 8 مكرر/10/ج/I من اتفاقية روما.
[5] المادة 3/6 من اتفاقية روما والمادة 3/3 من بروتوكولها.
[6] المادة 3/6 من اتفاقية روما.

تنص اتفاقية روما وبروتوكولها أنّ على الدول محاكمة الجناة الذين ارتكبوا الأفعال المجرّمة في متن الاتفاقية والبروتوكول إذا كانوا داخل أراضيها.[1] وإذا لم تكن الدولة مستعدة لمحاكمة الجاني فتسلّمه إلى الدول التي يكون لهم الاختصاص.[2] كما أنّ الدول الأطراف التي ستبرم اتفاق تسليم المجرمين فيما بينها أن تدرج الأفعال المجرمة في اتفاق روما وبرتوكولها ضمن اتفاق تسليم المجرمين باعتبارها جرائم تأخذ في الاعتبار لتسليم المجرمين.[3] وإذا لم يكن بين الدولتين اتفاق تسليم المجرمين، فإنّ اتفاقية روما تصبح هي الأساس القانوني التي يعتمد عليه في التسليم.[4]

كما تعطي اتفاقية روما فقط من دون بروتوكولها لدولة العلم اختصاصا حصريا للتدخل في أعالي البحار ضد منصة متنقلة يسيطر عليها إرهابيون، وهي واحدة من نقاط ضعفها التي حاول تعديل 2005 معالجته، بحيث نص على إجراءات جديدة تسمح للدول الأخرى أن تقدّم طلبا لدولة العلم بشأن توقيف منصة في حالة تنقُّل ترفع علمها.[5] وعليه، إذا كان لأي دولة طرف في الاتفاقية شكوك جدية في أنّ سفينة تحمل علم دولة طرف أو شخص على متنها ضالع في ارتكاب الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية روما، يمكن أن توجه طلبا لدولة العلم من أجل توقيفها وتفتيشها واستجواب الأشخاص الموجودين على متنها إذا أعطت دولة العلم إذنها الصريح.

وهذا الحكم الجديد بالتعاون لم يقدّم فائدة كبيرة نظرا لضرورة انتظار تلقي الإذن من دولة العلم للتدخل. وبالتالي نشعر وكأنّ واضعي الاتفاقية أخذوا باليد اليسرى ما منحوه باليد اليمنى.

ومن جهة أخرى، أقرّت واجب التعاون بحيث يمكن لدولة العلم أن تطلب مساعدة من الدول الأطراف الأخرى في توقيف منصة تحمل علمها.[6]

والشيء المؤسف أنّ إجراءات طلب المساعدة لم يتم نقلها إلى بروتوكول اتفاقية روما. وعليه، لا يسمح لغير الدولة الساحلية التي توجد المنصة الثابتة أو المتنقلة على جرفها القاري بالتدخل في حالة الاعتداء عليها. فلو تم إدراج إجراءات طلب المساعدة في متن البروتوكول لأدّى إلى تعزيز، إلى حدٍّ ما، الجهود المبذولة لحماية المنصات البحرية من الهجمات الإرهابية.[7]

[1] المادة 4/6 والمادة 10 من اتفاقية روما والمادة 4/3 من بروتوكولها.
[2] المادة 1/10 من الاتفاقية وتطبق أيضا على البروتوكول طبقا للمادة 1/1 من هذا الأخير.
[3] المادة 1/11 من الاتفاقية وتطبق أيضا على البروتوكول طبقا للمادة 1/1 من هذا الأخير.
[4] المادة 2/11 من الاتفاقية وتطبق أيضا على البروتوكول طبقا للمادة 1/1 من هذا الأخير.
[5] المادة 8 مكرر/5 من اتفاقية روما.
[6] المادة 8 مكرر/4 من اتفاقية روما.
[7] Assaf HAREL, opcit, p 171.

وباختصار، جاءت كل من اتفاقية روما وبروتوكولها خالية من أحكام وقائية، وإنّما ركزا على العقاب والقمع، وخَلَقَا ممارسات أكثر فعّالية لمحاكمة وتسليم الأشخاص المتورطين في الهجمات على المنصات البحرية. وساهما في القدرة على تقديم مرتكبي مثل هذه الأفعال إلى العدالة وعزّزت الشعور بالالتزام بين الدول الأطراف على التعاون.

كما يرى بعض الكُتّاب، أنّ اتفاقية روما إن كانت توّفر إمكانيات كبيرة لمكافحة الإرهاب البحري إلا أنّها غير كافية في بعض النقاط، بحيث تطلب من الدول التعاون لمنع الأفعال غير المشروعة من دون توفير الإمكانيات اللازمة.[1]

ثالثا–منطقة السلامة:

من أجل حماية المنصات النفطية والغازية أقرّ القانون الدولي الحق للدول الساحلية بأن تُنشئ منطقة سلامة حولها بمسافة لا تتعدى 500 متر. ويقع على الدول الأخرى احترامها.[2]

ولدت فكرة مناطق السلامة حول المنشآت البحرية في مداولات لجنة القانون الدولي حول النظام القانوني للجرف القاري في أوائل 1950، حيث أوصت في تقريرها إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 1956 أن يسمح للدول الساحلية ببناء وصيانة المنشآت على جرفها القاري وإقامة مناطق السلامة على "مسافة معقولة" حولها. وعلّلت وجهة نظرها بكون مناطق السلامة ضرورية بسبب الضعف الشديد للمنشآت البحرية وضرورة حمايتها.[3]

اقترحت لجنة القانون الدولي كذلك بأنّ للدول الحق داخل مناطق السلامة باتخاذ التدابير اللازمة لحماية المنشآت البحرية. وإن كانت لم تر في البداية ضرورة تحديد حجم معين، ومع ذلك، اعتبرت أنّ مسافة 500 متر كافية لهذا الغرض. وقد كانت هذه النقطة محل خلاف بين مؤيد ومعارض لتحديد

[1] Pierre CHICHKINE, opcit, p 14.

[2] المادة 60/4-6 من ا.ا.م.ق.ب.
- البروتوكول البحري في المادة 2/6 نص على ضرورة تحديد مناطق السلامة الضرورية في مرحلة لاحقة وراء إصدار ترخيص الاستكشاف أو الاستغلال. كما أنّ التوجيه الأوربي في المادة 7/6 ألزم الدول الأعضاء أن تُقيم منطقة سلامة حول المنشآت وعدم السماح للسفن بدخولها أو البقاء فيها. إلا في الحالات السبع المذكورة في الفقرة الفرعية الثانية.
-أمّا قانون المحروقات، فلم ينص على منطقة السلامة. بينما أشار إليها قانون المناجم في المادة 163 بمصطلح "منطقة الأمن". إلا أنّه لم يفصح عن الجهة المختصة في إنشائها وتقدير مساحتها والتي تمنح التراخيص للدخول إليها ومنع التحليق فوقها. لكن يمكن القول أنّ مضمون المادة 159 من القانون السالف الذكر، يوحي بأنّ الهيئة المختصة هو الوالي.

[3] Assaf HAREL, opcit, p 144.

مسافة معينة. غير أنّ الرأي الأول تغلّب بحجة أنّ الخلافات ستنشأ حتما في غياب مسافة ثابتة،[1] وسيفتح الباب أمام التعسفات. وعلى إثر ذلك، أدرجت هذه الأحكام في ا.ج.ج.ق.[2]

ثم بعد التطورات الكبيرة التي حصلت في ميدان الإنتاج البحري في الستينيات والسبعينيات، أكدت عدّة دول[3] على ضرورة توسيع منطقة السلامة. غير أنّ الخوف من الإخلال بالتوازن الدقيق بين استغلال الموارد الطبيعية وحرية الملاحة أدى في النهاية إلى إعادة اعتماد حكم 500 متر في ا.ا.م.ق.ب. لكن تركت هذه الأخيرة إمكانية إنشاء مناطق أكبر إذا أذنت بها "المعايير الدولية المقبولة عموما" أو "أوصت بها المنظمة الدولية المختصة" (م.ب.د) بعد تقديم طلب في هذا الشأن.[4]

ويستحن التنبيه أنّ مسافة 500 متر تُعتبر حدا وليس ضرورة. فللدول الساحلية أن تحدد المسافة التي تراها مناسبة وفقا لاعتبارات عدّة، مثل: موقع المنصة، مخاطر المنطقة المثبتة فيها، بشرط ألّا تتعدى 500 متر. وتقاس "*من كل نقطة من نقاط الطرف الخارجي للمنشأة*". كما أنّ لنوعي المنصات (الثابتة والمتنقلة) الحق في إنشاء مناطق سلامة، غير أنّ المنصات المنتقلة تفقدها في حالة العبور.

حاولت م.ب.د ملء الفراغ الذي تركته ا.ا.م.ق.ب، خاصة تحديد نوعية الولاية للدول داخل منطقة السلامة. فاعتمدت عدة قرارات تضمنت توجيهات – للدول الساحلية، لدول العلم وللسفن– بشأن التدابير اللازمة لمنع التجاوزات داخل منطقة السلامة.[5] وأحدثها، القرار (16) A.671 الصادر في 19 أكتوبر 1989، ويحتوي على العديد من التوصيات يتعيّن على الدول تنفيذها من أجل منع وقوع مخالفات في مناطق السلامة. على سبيل المثال، دعت الحكومات إلى اتخاذ "جميع الخطوات الضرورية" لضمان أنّ السفن التي ترفع أعلامها لا تدخل مناطق السلامة إلا إذا أُذن لها.[6] كما يقع على عاتق الدول الساحلية أن تقوم بنشر المعلومات الضرورية حول مناطق السلامة التي تنشئها.[7]

---

[1] Ibid, pp 144-145

[2] المادة 2/5 و3 من ا.ج.ج.ق.

[3] الهند وغيرها من الدول، رأت أنّ منطقة سلامة ب 500 متر لن تكون كافية لحماية المنصات البحرية بسبب "حجم وسرعة الناقلات الحديثة" والوقت الذي سيستغرقه لوقف أو تحويل هذه السفن. انظر:

-Assaf HAREL, opcit, p 147

[4] المادة 4/60 و5 من ا.ا.م.ق.ب.

[5] مثل: ا القرار A.621 (15) بشأن التدابير لمنع التعدي على مناطق السلامة حول المنشآت والهياكل البحرية. القرار A.379 (X) المتعلق بإنشاء مناطق السلامة والممرات أو أنظمة التوجيه في مجالات الاستكشاف البحري.

[6] القرار (16) A.671 بشأن منطقة السلامة وسلامة الملاحة حول المنشآت والهياكل البحرية، 19 أكتوبر 1989 § د.

[7] القرار (16) A.671 بشأن منطقة السلامة وسلامة الملاحة حول المنشآت والهياكل البحرية، ملحق، المادة 5.

لكن لا يقدم هذا القرار الحق في التدخل المباشر لردع السفن التي تدخل منطقة السلامة من غير إذن،[1] إلا الحق بتوجيه تقرير مفصّل لدولة العلم، وعلى هذه الأخيرة حين تتلقي التقرير أن تتخذ التدابير اللازمة ضدها.[2]

مع العلم أنّ القرار يشير فقط إلى المخلفات البسيطة، لأنّ كل اعتداء فعلي ضد المنشآت أو كل انتهاك للقوانين والأنظمة المطبقة داخل منطقة السلامة يمنح للدولة الساحلية الحق أن تُفعّل حق المطاردة الحثيثة وتوقيف المخالف وتقديمه إلى المحاكمة. ولا يمكن للدول الأخرى أن تتدخل ولو حتى اجتياز منطقة السلامة إلا بطلب من الدولة الساحلية، كون المنصّة تقع تحت الولاية القضائية الحصرية للدولة الساحلية.

وتجدر الإشارة إلى أنّ في السنوات القليلة الأخيرة أضحت العديد من الدول تطالب بتوسيع مسافة 500 متر.[3] وحجتهم في ذلك أنّها لم تستند على أبحاث مكثفة حول أساليب مكافحة التهديدات التي قد تتعرض لها المنشآت، وإنّما استُمدّت من التشريعات الوطنية المتعلقة بحماية مرافق إنتاج النفط على الأرض من أخطار الحرائق.[4] كما أنّ الزوارق الصغيرة السريعة يمكن أن تقطعها في أقل من دقيقة.[5] في مثل هذه الفترة القصيرة، لن يكون للأفراد على متن المنصة الوقت الكافي لحماية أنفسهم أو طلب النجدة. وحتى القوات البحرية المكلفة بحماية المنشآت لن تتمكن بالرد السريع. وعلاوة على ذلك، يمكن للجماعات الإرهابية أن تشن هجوما[6] على منصة بحرية حتى دون الدخول في منطقة ال 500 متر.

لذلك قامت اللجنة الفرعية حول سلامة الملاحة التابعة ل م.ب.د، ما بين 2008 و2010 بفحص مسألة توسيع منطقة السلامة إلى أكثر من 500 متر، لكنها خلّصت إلى عدم الجدوى من ذلك في

---

[1] Simon o. WILLIAMS, offshore installations : practical security and legal considerations, The Center for International Maritime Security, http://cimsec.org/offshore-installations-practical-security-legal-considerations/7872, 11/10/2013, § 26.

-قانون المناجم الجزائري في مادته 2/163 يمنع الدخول دون رخصة بأية وسيلة كانت إلى منطقة السلامة إذا كانت الأسباب خارجة عن عمليات البحث أو الاستغلال المنجميين. ويعاقب على هذا الفعل وفقا للمادة 183، بالحبس من سنة (1) إلى سنتين (2)، وبغرامة من 500.000 د.ج إلى 2.000.000 دج, إلا في حالة القوة القاهرة.

[2] القرار (16) A.671 بشأن منطقة السلامة وسلامة الملاحة حول المنشآت والهياكل البحرية، ملحق، المادة 3.

[3] Assaf HAREL, opcit, pp 172-174.

[4] Ibid, p 144.

[5] أظهر تحليل لجامعة هارفارد أنّ السفن التي تسير بسرعة خمسة وعشرين عقدة (29 ميلا بحريا في الساعة)، يمكنها أن تقطع منطقة السلامة في حوالي 39 ثانية. انظر:

- Simon o. WILLIAMS, opcit, § 24.

[6] ثمة بعض أنواع راجمة الصواريخ يصل مداهم إلى أكثر من 500 متر. وهي متوفرة بكثرة لدى الجماعات المسلحة.

الوقت الحاضر. وعليه، لم يسبق لل م.ب.د أن أذنت لأي دولة بتوسيع منطقة السلامة رغم كثرة الطلبات ولم تعتمد مبادئ توجيهية لهذا الغرض. ولم تظهر "معايير دولية مقبولة" تسمح بهذا التوسيع.[1]

وفي مقابل ذلك، وافقت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الثامنة والثمانين (88) (24 نوفمبر -3 ديسمبر 2010)، على "المبادئ التوجيهية لمناطق السلامة وسلامة الملاحة حول المنشآت والهياكل البحرية".[2] والتي شجعت الحكومات على تطبيق أحكام القرار (16) A.671، من دون أن تضيف أحكاما جديدة وفعّالة.

إذن، تظل منطقة السلامة آلية لها دور مهم في حفظ المنشآت البحرية من المخاطر الخارجية، بالرغم أنّ مسافة ال 500 متر لم تعد تستجيب لمتطلبات الأمن والسلامة الحديثة وعدم إمكانية مدها بسبب وقوف م.ب.د ضد ذلك.

ومن الأهمية بمكان أن ننبه إلى أنّ ما قد قيل يُطبق فقط على مناطق السلامة التي تُنشأ في المنطقة الاقتصادية الخالصة. أمّا بالنسبة لمناطق السلامة في البحر الإقليمي والمياه الداخلية، فإنّ ا.ا.م.ق.ب لم تشر إليها. ومن ثم، ووفقا للسيادة الكاملة على هذا الجزء من البحر، يفهم أنّ الدولة الساحلية ليست مقيدة بمسافة 500 متر. وإنّما لها الحق في أن تمدّها إلى المسافة التي تُحقق الغاية من إقامتها من دون ضرورة تقديم طلب توسيعها ل م.ب.د، لكن بشرط عدم إعاقتها لحق المرور البريء.

رابعا-حق المطاردة الحثيثة:

يمنح القانون الدولي للدول الساحلية بمطاردة كل سفينة قامت بانتهاك لقوانينها في مياهها. وقد دُوِّن هذا الحق في المادة 23 من اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958 وأعيد نقله بالكامل في المادة 111 من ا.ا.م.ق.ب، وأضيفت الفقرة 2 التي تهم مجال الاستكشاف والاستغلال البحري.

فوفقا لهذه الأخيرة (الفقرة 2)، حق المطاردة الحثيثة يطبق أيضا على المنطقة الاقتصادية والجرف القاري ومنطقة السلامة المقامة حول المنشآت البحرية بعدما كان يطبق فقط في المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

[1] Mikhail KASHUBSKY, Anthony MORRISON, Security of offshore oil and gas facilities: exclusion zones and ships' routeing, AJMOA, 2013, Vol. 5/1, p 4.

[2] IMO, guidelines for safety zones and safety of navigation around offshore installations and structures, SN.1/Circ.295, 7 December 2010.

وعليه، إذا قامت سفينة بانتهاك قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المطبقة في مناطقها البحرية، مثل إجراء بحوث زلزالية على الجرف القاري من دون إذن أو خرقت أحكام منطقة السلامة أو الاعتداء على منصة نفطية، يسمح للدولة الساحلية بملاحقة السفينة المسؤولة.

ويقتضي حصول أسباب وجيهة للاعتقاد بأنّ السفينة المعتدية انتهكت قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها لتفعيل حق المطاردة، لأنّ الشكوك أو الأسباب البسيطة ليست مبررا لمباشرة المطاردة الحثيثة.[1] فيجب مثلا مشاهدة السفينة تخرق منطقة السلامة أو حصول اعتداء فعلي أو محاولة الاعتداء أو أي عمل يوحي بأنّ السفينة تنوي الاعتداء على المرافق البحرية.

وقد أطّرت ا.ا.م.ق.ب بدقة ظروف حق تعقُّب السفن المشتبه فيها. فتبدأ المطاردة[2] من المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، شريطة أن تكون متواصلة غير منقطعة وبعد إشارة بصرية أو سمعية تأمر بها السفينة بالتوقف؛ ثم تنتهي إذا دخلت السفينة في المياه الإقليمية لدولة أخرى.[3]

اشترطت ا.ا.م.ق.ب "عدم الانقطاع" عند المتابعة ولكن من دون شرح المقصود به. إلّا أنّه يمكن تصور ذلك، بالإبقاء على اتصال مباشر بين السفينة المطارِدة والسفينة المطارَدة. والمقبول دوليا، أنّه لا يقصد بالاتصال المباشر ضرورة المشاهدة المباشرة للسفينة الهاربة أثناء مطردتها، خاصة بسبب الطقس، أو الظلام أو عوامل أخرى. بل يكفي ابقاء اتصال مباشر مثلا من خلال الرادار. وحتى فقدانها من الرادار ليس دليلا لانقطاع المطاردة، لكن يبقى فيه خلاف حول مدة الانقطاع.[4]

كما أجبرت اتفاقية مونتي غوبي الدول الساحلية بأن تتوقف على ملاحقة السفينة الهاربة إذا وطأت البحر الإقليمي لدولة ساحلية أخرى، حتى ولو كانت من جنسية الدولة الساحلية ضحية الاعتداء. ومعزى ذلك، تفادي ولوج الدولة الساحلية أراضي دولة أخرى أو التدخل في شؤونها.[5]

ومن ثم، في غياب التعاون بين الدول الساحلية قد يقود الفرار لبحر إقليمي تابع لدول أخرى إلى الإفلات من العقاب إلى حد ما، طالما يعطل ممارسة حق المطاردة.

---

[1] Pierre Antoine VAILLANCOURT, hot pursuit : moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un état côtier?, RQDI, Vol 27.1, 2014, pp 147-148.

[2] استنادا للفقرة 5 من المادة 111 من ا.ا.م.ق.ب يمارس حق المطاردة الحثيثة إلا من سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنّها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

[3] الفقرة 1, 3 و4 من المادة 111 من ا.ا.م.ق.ب.

[4] Rachel BAIRD, Arrests in a Cold Climate (Part2) - Shaping hot pursuit through State practice, Antarctic and Southern Ocean Law and Policy Occasional Papers, N°13, university of Tasmania, Australia, 2009, p 12.

[5] Nathalie BOUDONG, opcit, p 29.

لذلك يستحن على الدول المطلة على البحر المتوسط التي يتواجد على جرفها القاري منصات لاستكشاف واستغلال المحروقات، أن تسعى لإبرام اتفاقيات مع جيرانها أو على الأقل التفاهم على آليات للتعاون فيما بينها، كتكليف القوات البحرية للدول المجاورة بمواصلة المطاردة إذا دخلت السفينة المعتدية إلى مياهها الاقليمية. وربما في المستقبل إبرام اتفاقية إقليمية تعالج هذه المسألة.

وفي الأخير، تنتهي المتابعة، إمّا باعتقال السفينة المعتدية أو بتخلي الدولة الساحلية عن المطاردة.

خامسا–تدابير أخرى لحماية المنصات في البحر الإقليمي:

تضمنت ا.ا.م.ق.ب أحكاما أخرى تساهم في حفظ أمن وسلامة المنشآت البحرية في البحر الإقليمي:

1–منع المرور البريء: في البحر الإقليمي، للدول الساحلية الحق في منع المرور البريء إذا تحول إلى مرور غير بريء.

أدرجت المادة 2/19 من ا.ا.م.ق.ب قائمة من الأفعال التي بموجبها يتحول المرور البريء إلى مرور غير بريء، وما يهمنا أكثر في هذه القائمة، الفقرتين الفرعيتين (ي) و(ك) اللتين تعتبران أنّ "*القيام بأنشطة بحث أو مسح*" و"*التدخل في عمل المرافق والمنشآت الأخرى*" للدول الساحلية يعتبر عملا ضارا بسلمها ونظامها وأمنها. وفي هذه إشارة واضحة للمنصات والمنشآت النفطية. وبالتالي يمكن للدول الساحلية أن تمنع أي سفينة من الدخول إلى مياها الإقليمية إذا كانت شكوك تحوم حول احتمال تنفيذها لاعتداء.

2–التعليق المؤقت للمرور البريء: يحق للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي. ولا يسمح به إلا إذا كان ضروريا لحماية أمن الدولة الساحلية. وبشرط عدم التمييز بين السفن الأجنبية وبعد الإعلان عنه.[1]

إذن، يتيح هذا الحق للدولة الساحلية تعليق المرور البريء في محيط المنصات البحرية من أجل حمايتها من أي تهديد. ومع ذلك، لا يكون مفيدا إلا في حالات التأهب القصوى لهجوم خارجي، لأنّ المعروف أنّ المنصات تظل تشتغل لمدة طويلة، بالأخص في مرحلة الإنتاج، وبالتالي الطابع المؤقت للتعليق لا يوفر حلا دائما لتأمينها.[2]

[1] المادة 3/25 من ا.ا.م.ق.ب.

[2] Mikhail KASHUBSKY, Anthony MORRISON, opcit, p 3.

3-رسم الممرات البحرية: قد تفرض الدولة الساحلية على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية المعيّنة ومخططات حركة المرور المقرّرة.[1] وبناء على ذلك، يمكن للدولة الساحلية أن تستخدم هذه السلطة لمنع السفن من الاقتراب من المنصات البحرية التابعة لها، وذلك بتحديد مسار آخر بشكل يسمح للدول باستغلال ثرواتها من دون تهديد مصالحها وأيضا من دون إعاقة حق المرور البريء.

4-اعتماد القوانين واللوائح بشأن المرور البريء: يحق للدولة الساحلية أيضا اعتماد القوانين واللوائح فيما يتعلق ب "*سلامة الملاحة وتنظيم حركة الملاحة البحرية*" و"*حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت*".[2] وعلى السفن الأجنبية الامتثال لها.[3] وبناء على ذلك، فإنّ الدولة الساحلية قد تفرض قيودا على تنقل السفن على مقربة من المنصات البحرية التابعة لها من أجل ضمان سلامتها. قد تتطلب هذه التدابير أن تُغيّر السفن مسارها أو اتباع التعليمات التي قد تطيل رحلتها، بشرط ألا يعرقل بشكل غير معقول حقها في المرور البريء.

وعلى كل حال، توفر هذه الحقوق للدول الساحلية في بحرها الإقليمي سلطة كافية لمنع الهجمات على المنصات البحرية على الرغم من ورود بعض الحدود على كل حق من الحقوق.

بالإضافة إلى الآليات القانونية المنوه لها أعلاه، ونظرا لضعفها في جوانب معيّنة كما أسلفنا، يقع على عاتق الدول أن تعمل على المستوى الداخلي على شقين، قانوني ومادي.

فأمّا الشق القانوني، فينطوي على سن قوانين لردع كل الأعمال الإجرامية الموجّهة ضد أمن المنشآت النفطية والغازية قصد تدعيم وتفعيل أكثر الجانب الدولي.[4] وفي هذا الاتجاه، قامت م.ب.د بتكوين فريق عامل من أجل وضع "مشروع المبادئ التوجيهية لتشريع وطني حول الأعمال الإجرامية البحرية"، والذي انتهى من إعداده في 2007.[5] ويرمي إلى مساعدة الدول على سن تشريعات داخلية تعالج الأعمال الإجرامية البحرية الموجّهة ضد السفن والمنشآت البحرية من أجل عدم الإفلات من العقاب.

---

1 المادة 22 من ا.ا.م.ق.ب

2 المادة 1/21/أ وب من ا.ا.م.ق.ب.

3 المادة 4/21 من ا.ا.م.ق.ب.

4 في حالة ما قام أي شخص بتخريب، بأيّة وسيلة كانت، عمدا أو بنيّة إجرامية المنشآت أو التجهيزات المستخدمة في استغلال قاع البحر، فإنّ المادة 184 من قانون المناجم أحالت معاقبة هذا الفعل إلى المادة 395 وما يليها من قانون العقوبات.

5 IMO, Maritime criminal acts – draft guidelines for national legislation Submitted by the Comité Maritime International (CMI), LEG 93/12/1, 15 August 2007, ANNEX.

وأمّا الشق المادي، فيتمثل في امتلاك الدول الساحلية قوات بحرية في مستوى التهديدات المحتملة ضد المرافق البحرية واستعمال القوة في جميع المناطق التي لها فيها حقوق سيادية، لأنّ الاكتفاء بالآليات القانونية الدولية من دون تدعيمها بآلية ردع، يتمخض عنه اختلالات في تأمين عمل المنصات البحرية. ولدينا مثال واقعي في خليج غينيا، والذي بسبب ضعف منظومة الدفاع الوطني البحري للدول المطلة عليه، تتعرض باستمرار لعمليات قرصنة وهجمات عادة ما يترتب عنها أضرار للهياكل وانخفض في مستوى الإنتاج، الأمر الذي دفع ببعض الشركات الناشطة هناك للجوء إلى شركات الأمن الخاصة.

<u>الفرع الثالث: حالة الناشطين البيئيين</u>

من الضروري معالجة حالة الناشطين البيئيين بمنأى عن التهديدين السابقين، لأنّ في الواقع، المنظمات البيئية التي تناضل لغرض توقيف الحفر والاستغلال البحري ليس لديها نية الإضرار بالمرافق البحرية أو بالعمال على متنها، حتى ولو كانت الوسائل التي تستخدمها في بعض الأحيان مذهلة.[1] وإنّما تصبو لتعطيل نشاط العمّال.

وقد جعل الخبير الأمريكي "برايان جنكينز" تهديدات المدافعين عن البيئة في أواخر قائمة المخاطر التي تكتنف المنصات النفطية، باستثناء بعض الايكولوجيين المتطرفين الذين يجنحون لاستخدام وسائل غير مشروعة لإيصال صوتهم.[2]

وعادة ما يستعمل الناشطون البيئيون نفس الوسائل للوقوف في وجه المنشآت البحرية، تتمثل في اقتحام منطقة السلامة والصعود على متن المنصة لتصفيد أنفسهم بها ونشر رايات للتنديد بمخاطر النفط والغاز البحري. ويعتمدون كثيرا على وسائل الاعلام لتغطية نشاطاتهم.[3] مع العلم أنّهم مدربون جدا ويعدّون خططا محكمة لتنفيذ عملياتهم.

---

[1] Hervé MONIN, opcit, p 63.

[2] Brian Michael JENKINS, opcit, pp 3-4.

-من أمثلة المنظمات البيئية الأكثر راديكالية، جبهة تحرير الأرض (Earth Liberation Front)، والتي تنصف ضمن منظمات "الارهاب البيئي" لأنّها لا تتردد في استخدام العنف لأسباب بيئية.

[3] Hervé MONIN, opcit, p 64.

وتعتبر منظمة السلام الأخضر من المنظمات التي لديها سجل حافل بمثل هذه العمليات نظرا لامتلاكها الوسائل الضرورية (السفن).[1] ومن غير المستبعد أن تقوم غرينبيس أو غيرها من المنظمات بنفس الخطوات في حالة انتشار منصات استغلال النفط في البحر الأبيض المتوسط.[2]

لكن يثير نشاط المدافعين عن البيئة بعض الإشكاليات على المستوى القانوني. فهل تُكيّف أفعالهم على أنّها قرصنة؟ أو توضع في خانة الأعمال الإرهابية؟ أو أنّهم مجرد مخربين؟ أو تكون المسألة أعقد بكثير عندما يكونون إرهابيين أو قراصنة متنكرين في زي نشطاء بيئيين؟

إنّ اقتراب سفينة غير مرخصة من المنصة يمكن أن يبدو كأنّه هجوم سريع، فيصبح من الصعب على المصالح الأمنية المختصة في حماية المنشأة أن تصدر حكما دقيقا للتهديد المباشر الذي تطرحه. ومن المستحيل التحقق من هويتهم ونياتهم الحقيقية، كما يتعذر الحكم على أنّ المعدّات التي تحملها لا تهدد أمن المنصة، لا سيما عندما تحاول التهّرب من السلطات وتتجاهل الإنذارات ومطالب سلامة الملاحة.[3]

تكييف أعمال المنافحين عن البيئة بأنّها غير شرعية يعود للمحاكم الداخلية بناءً على انتهاك القوانين الوطنية والدولية. وقد طُرحت هذه المسألة في السنوات الأخيرة، حيث قامت السلطات الروسية بمتابعة ثلاثين (30) ناشطا تابعا لمنظمة السلام الأخضر بتهمة القرصنة وبناءً على "بروتوكول اتفاقية روما". وقد قام هؤلاء في 18 سبتمبر 2013 بواسطة السفينة (Arctic Sunrise) بالتسلّل إلى منصة تابعة لشركة. "غاز بروم" الروسية في بحر بيتشورا (mer de Pechora) للاحتجاج على الحفر في القطب الشمالي.

---

[1] من أمثلة ذلك: ما حدث في 31 أوت 2010 حيث احتجّ نشطاء غرينبيس ضد منصة الحفر "ستينا دون" (Stena Don) العاملة في مياه القطب الشمالي قبالة سواحل غرينلاند، بحيث تسلقوا المنصة وظلوا معلقين فيها لمدة يومين مما اضطر الشركة إلى وقف الحفر. انظر:

-Mikhail KASHUBSKY, A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with, Offshore Oil and Gas Installations 1975 – 2010, opcit, p 157.

-وكذلك في 29 ماي 2011 تسلق نشطاء منظمة السلام الأخضر منصة "Leiv Eiriksson" التي كانت تعمل في مياه القطب الشمالي والتابعة لشركة "Cairn Energy" وبقوا معلقين لمدة 3 أيام عطلوا بذلك عمل الشركة. وفي أقل من أسبوع بعد ذلك أعادوا الكرة مرة ثانية. انظر:

-Greenpeace France, Arctique : Greenpeace bloque une plateforme de forage pour la 2e fois en une semaine, http://energie-climat.greenpeace.fr/arctique-greenpeace-bloque-une-plateforme-de-forage-pour-la-2e-fois-en-une-semaine, 6/6/2011, § 2-4.

[2] ما يدفعنا للتنبؤ بذلك، العديد من الوقائع التي أضخت ترافق الحفر البحري في البحر المتوسط. ومن بينهما:

تنظيم منظمة السلام الأخضر تجمعات ومظاهرات في أفريل 2012 تعبيرا منها على رفضها تجديد رخصة شركة "Rhône Marine" قبالة سواحل مارسليا.

-احتجاج جمعيات البيئة في كرواتيا على منح تراخيص الاستكشاف، وإطلاق حملة "النجدة من أجل الأدرياتيك" للضغط على الحكومة لتوقيف نشاطها.

-ونفس الشيء في إيطاليا والجبل الأسود، حيث تقود الجمعيات البيئية حربا بلا هوادة من أجل تثبيط حكومة البلد على التنقيب في الأدرياتيك.

[3] Simon o. WILLIAMS, opcit, § 8.

غير أنّ اتهام الناشطين البيئيين بالقرصنة يجانب الصواب، على الأقل في إطار ا.ا.م.ق.ب، لأنّ من جهة، لم يستخدموا أفعالا غير مشروعة أو عنيفة، بل أساليب سلمية. ومن جهة أخرى، لم ينفذوا أعمالهم من أجل جني "منفعة خاصة". كما أنّ الاعتماد على بروتوكول اتفاقية روما ليس في محله، طالما تصرفاتهم لا تدخل في إطار الأفعال المجرمة ضمن هذه الأخيرة.[1]

إنّ ادعاء حماية البيئة باعتبارها دافعا ايديولوجيا ليس تفويضا مطلقا لشن هجوم على البنى التحتية الوطنية، سواء كانت عنيفة أو غير عنيفة، لأنّ المنصات البحرية تعتبر منشآت عالية المخاطر وأي عمل غير مصرح به يعتبر تهديدا أمنيا قد ينجم عنه أضرار للهياكل والمعدّات والعاملين على متنها وعلى النظام البيئي في المنطقة.

لذلك يجب أن تعمل الدول الساحلية على إيجاد وصف وتكييف آخر لأعمال الناشطين البيئيين، لأنّ اتهامهم بالقرصنة أو الإرهاب لا يستقيم مع متطلبات هذه الجرائم.

أثناء عمليات الاستغلال أهم ضرر للبيئة البحرية تظل المنشآت البحرية تحدثه ومن الصعب مجابهته، هو التلوث الناجم عن نشاط الاستغلال، والذي نطرق إليه في الجزء الثاني من البحث.

1 أمام ضغط المجتمع الدولي، أعيد تكييف أعمال نشطاء غرينبيس على أنها أعمال "شغب" وتم سجنهم لمدة شهرين ثم أطلق صراحهم بكفالة، وفي الأخير أصدر السلطات الروسية عفوا لصالحهم. أمّا فيما يخص السفينة، فقد تم حجزها من طرف روسيا، مما دفع بهولندا لطلب إجراءات تحفظية أمام المحكمة الدولية لقانون البحار بحكم أنّ السفينة تحمل جنسيتها. وقد أصدرت هذه الأخيرة (المحكمة) أمر بالإفراج عن السفينة بعد دفع السلطات الهولندية كفالة. لكن أعلنت موسكو رفضها للأمر، فاضطرت أمستردام إلى رفع دعوى أمام المحكمة الدائمة للتحكيم والتي أصدرت حكمها بتاريخ 14 أوت 2015 يلزم الطرف الحاجر بدفع تعويض عن الأضرار التي أصابت السفينة.

البـاب الثانـي

الحماية القانونية للبحر الأبيض المتوسط من مخلّفات الأنشطة النفطية البحرية

الباب الثاني: الحماية القانونية للبحر الأبيض المتوسط من مخلّفات الأنشطة النفطية البحرية

حذر السيد إفثيميوس ميتروبولوس (Efthymios Mitropoulos) عند مغادرته منصبه كأمين العام لل م.ب.د ضد (The four D)،[1] كناية عن مخاطر المحروقات البحرية (العمق، البعد، الصعوبة والخطورة)،[2] لأنّ الاستكشاف والاستغلال البحري يتجه نحو بيئات أكثر تعقيدا، بحيث تتعرض المنشآت لظروف مناخية قاسية وتتميز الآبار بارتفاع الضغط ودرجة الحرارة العالية، الشيء الذي يُعقّد التحكم في الأجهزة تحت سطح البحر وردود الفعل في حالة وقوع حوادث.

وقد أظهرت حادثة ديب واتر هورايزون من جهة، صعوبة سد التسربات النابعة من الأعماق الكبيرة. ومن جهة أخرى، هول الأضرار على النظم الإيكولوجية والحياة البحرية التي قد تُسببها الانسكابات النفطية الضخمة.

ونظرا لطبيعة البحر الأبيض المتوسط شبه مغلقة، وقوع حادث من النوع الذي وقع في خليج المكسيك في أفريل 2010 سيكون له تأثيرات جمة على الاقتصاد والنظم البيئية الساحلية والبحرية في المنطقة.[3]

إنّ البحر المتوسط يحصي حاليا أكثر من مائتي منصة بحرية،[4] ومن الراجح أن يزيد هذا العدد في المستقبل نظرا لتزايد حملات الاستكشاف في ربوعه والتي من المحتمل أن تقود إلى اكتشاف احتياطات أخرى. فردا على ذلك، من الضروري بالنسبة للدول المعرّضة لمثل هذه المخاطر أن تتحرك بطريقة فعّالة وتتبنى الإجراءات المناسبة والمتوافقة مع هذه الرهانات كون حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بات من القواعد العرفية في القانون الدولي **(الفصل الأول)**.

غير أنّ فشل الإجراءات المتخذة لمنع التلوث الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية يقتضي إيجاد الوسائل الكفيلة لإصلاح الأضرار المترتبة عن ذلك، لأنّ وضع قواعد وقائية لتجنب وقوع أضرار ومنع

---

[1] Deep, Distant, Difficult and Dangerous

[2] Obiageli EZEKWESILI, Trevor MANUEL et Laurence TUBIANA, Luttons contre la pollution des plates-formes offshore, http://www.lemonde.fr/idees/article/2014/03/18/luttons-contre-les-plates-formes-offshore_4385118_3232.html, 18/03/2014, § 6.

[3] يتميز البحر المتوسط بضعف التواصل مع المناطق البحرية المجاورة الأمر الذي يقلل من سرعة تجدد المياه التي تحتاج إلى 80 عام. انظر:

- Irina BONDAR, opcit, p 19.

[4] Marie BOURREL, L'Union européenne adhère au protocole sur les activités offshore en Méditerranée, Droit de l'Environnement, n° 210, Mars 2013, p 114.

قيام أسبابها لا يكون إلا نسبيا مادام لا يمكن منعها بالكامل. ومن ثم، تحميل مسبب الضرر المسؤولية عن أعماله وإلزامه بالتعويض شقّ لا يمكن إغفاله.

لذلك، هناك بعض المسائل تحتاج معالجة دقيقة مثل من يتحمل المسؤولية، وكيف وإلى أي حد. فضلا عن إثارة مشكلة الإفلاس، لأنّ ثمة بعض الشركات تنفذ عمليات خطيرة في المناطق العميقة والعميقة جدا دون أن يكون لها القدرة المالية للتعامل مع أي حادث قد يطرأ، مما يعرّض الضحايا لمخاطر السداد الجزئي أو المنعدم.

ويبقي التلوث العابر للحدود من المسائل المعقدة في مجال المحروقات البحرية، لأنّ النفط أو غيره من المواد الضارة يمكن أن يعبر حدود الولايات القضائية الوطنية، لا سيما وأنّ بعض المناطق البحرية أكثر عرضة للإصابة. وبالنظر إلى هذه المشكلة، هل القوانين الوطنية للدولة الساحلية ملائمة لتوفير تعويض فوري وكافٍ؟ أي عندما يتدفق النفط من الجرف القاري لدولة ساحلية إلى سواحل دولة أخرى هل يمكن لمواطني هذه الأخيرة أن يطالبوا بإصلاح الأضرار أمام محاكم دولتهم، على الرغم من أنّ مصدر هذه الأضرار ناجم من منشآت خاضعة لولاية دولة أجنبية؟

في ظل غياب صكوك دولية، إقليمية أو ثنائية يصعب إلزام الشركات النفطية بالتعويض كون القانون الدولي لا يعرف مؤسسة مركزية تفرض على الشركات الوفاء بالتزاماتها. ويكفي النظر إلى الجهود القانونية غير الناجحة التي بذلتها إندونيسيا للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن تفجير حقل مونتارا لإدراك حجم التحدي الذي يفرضه الافتقار الحالي لقواعد قانونية واضحة تسري على حوادث المنشآت النفطية **(الفصل الثاني)**.

الفصل الأول: المخاطر البيئية اللصيقة بأنشطة الاستكشاف والاستغلال

إذا اطلعنا على الحوادث التي تقع على المنصات النفطية والغازية نقتنع بأنّ مجال استكشاف واستغلال النفط البحري تحوم حوله مخاطر عديدة. فقد أظهر الإحصاء التي قامت به وكالة السلامة البحرية الأوروبية أن خلال الفترة الممتدة بين 1956–2012 وقع أكثر من 200 حادث متعلق بالمنشآت البحرية في جميع أنحاء العالم، من بينها 11 حادثا ترتب عنه انسكابات ضخمة، يبلغ مجملها ما يقرب مليوني طن من النفط.[1] مع العلم أنّ من بينها، فقط ثلاثة (3) حوادث وقعت في البحر المتوسط (2 في مصر و1 في ليبيا).

إنّ تسرب النفط القادم من المنشآت البحرية، وخصوصا انفجار الآبار، يختلف بشكل كبير عن التلوث النفطي الذي مصدره السفن. أحد أسباب الاختلاف تكمن في الكمية التي قد تتسرب جراء الانسكاب لفترات طويلة، خاصة إذا كان هذا الأخير يصعب توقيفه. وبالتالي هذا الإفراج المستمر يكون أكثر ضررا على البيئة البحرية من تسرب النفط من الناقلات.

ومن ثم، يكون حري بنا البحث على القواعد التي تنظم تصريفات النفايات المتأتية عن أنشطة الاستكشاف والاستغلال البحري **(المبحث الأول)**. وكذلك تلك التي تصبو لمنع ومواجهة حالات الطوارئ والتلوث العابر للحدود **(المبحث الثاني)**.

من جهة أخرى، المنصات المهجورة بعد انتهاء مرحلة الاستغلال يمكن أن تؤدي إلى تلوث محلي للمياه أو تصبح كحاجز للملاحة البحرية فتشكل خطرا على مستخدمي البحر. لذلك تم وضع قواعد دولية لغرض تفكيكها، مع العلم أنّها عملية طويلة الأمد ومعقدة تصادف رهانات بيئية واقتصادية مهمة، لا سيما في حالة الهياكل الثابتة الكبيرة **(المبحث الثالث)**.

[1] European Maritime Safety Agency, opcit, p 47.

المبحث الأول: آثار استغلال المحروقات البحرية على البيئة في البحر المتوسط

في السنوات الأخيرة أضحت أنشطة التنقيب عن النفط والغاز واستغلالهما تجري على نطاق واسع في منطقة البحر الأبيض المتوسط. على إثر ذلك، قد يكون للانسكابات والتصريفات الناجمة عن المنشآت البحرية آثار مباشرة، شديدة ولا رجعة فيها على النُّظم الإيكولوجية والحياة البحرية في المتوسط نظرا لتكوينه الشبه مغلق.

فقد أظهرت عمليات الاستكشاف والاستغلال قبالة سواحل فلسطين المحتلة آثارا على السلاحف البحرية، حيث لُوحظ تدفق عدد من السلاحف الجرحى في "مركز انقاذ السلاحف" (Turtles Rescue Center) وتزامنت هذه الظاهرة بشكل غريب مع استكشاف قاع البحر وإنشاء منصات للاستغلال قبالة سواحل دولة الاحتلال.[1]

كما أظهرت بعض الدراسات أنّ الحفر يقتل الشعاب المرجانية في بضعة أشهر بسبب تعكر الماء الذي يقلل من كمية العوالق ويعيق عملية التمثيل الضوئي.[2]

وهذه فقط بعض الأمثلة من بين الكثير عن آثار استغلال المحروقات البحرية على البيئة. لذا من المشروع التساؤل عمّا إذا كانت ترسانة القوانين الدولية كافية لمعالجة آثار الأنشطة النفطية البحرية في البحر المتوسط **(المطلب الأول)**، لا سيما مختلف المواد والنفايات التي تفرزها **(المطلب الثاني)**، وكيف يمكن التنبؤ بالأضرار التي تحدثها ورصدها، بالأخص إذا أجريت في المحميات البحرية **(المطلب الثالث)**.

المطلب الأول: استغلال المحروقات البحرية من الأنشطة الأقل تنظيما

من بين أنواع التلوث المختلفة للبيئة البحرية، يظل التلوث المتأتي من الأنشطة النفطية البحرية النوع الذي يحظى بأقل اهتمام في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة. ففي حين أنّ التلوث الناجم عن السفن مؤطر بصفة جيدة بواسطة نصوص جمّة، لا يوجد نظام مماثل مخصص للتلوث الناشئ عن عمليات التنقيب واستغلال المحروقات البحرية **(الفرع الأول)**.

---

[1] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG 384/4, opcit, p 4, § 22.
[2] Guillaume HUET, opcit, p 34.

وقد دعت ا.ا.م.ق.ب في مادتها 123 الدول المطلة على البحار المغلقة والشبه المغلقة إلى التعاون للحفاظ على البيئة البحرية، ولكن لا تفرض عليهم أي التزام بل يرجع الأمر لإرادتهم الحسنة. إلا أنّ الدول الساحلية للبحر المتوسط ترجمت هذه الإرادة سابقا باعتماد اتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية في منطقة المتوسط من أنواع التلوث المتعددة بصفة عامة، واعتماد البروتوكول البحري لاحقا لحماية نفس المنطقة من آثار الاستغلال النفطي البحري بصفة خاصة **(الفرع الثاني)**.

ثم بعد الصدمة التي أحدثتها حادثة ديب واتر هورايزون، أدركت مؤسسات الاتحاد الأوربي أنّ المياه الأوربية ليست محصّنة بكفاية من احتمال وقوع حادث مماثل. فانهمكت في عملية تطوير نصوص ذات صلة، انتهت بإصدار التوجيه البحري **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول: غياب اتفاقية دولية تؤطر التلوث الناجم على عمليات الاستكشاف والاستغلال

تعتبر الصناعة البترولية البحرية حاليا ربما من الأنشطة البحرية الأقل تنظيما على الصعيد الدولي. فرغم وجود أكثر من سبعين (70) معاهدة دولية متعلقة بحماية البيئة البحرية، لا يوجد من بينها اتفاق مخصص بالكامل لتنظيم استغلال حقول النفط والغاز البحرية، وإنّما هناك فقط بعض المسائل أدرجت في نصوص مبعثرة، أمّا الغالبية العظمى من الجوانب المتعلقة بالنفط البحري لم تعالج في الاتفاقات الدولية. على سبيل المثال، لا يوجد معاهدات دولية تضع قواعد واضحة للدراسات الزلزالية أو تنظيمات دولية تحد من تسرب نفايات الاستغلال كسوائل وفتات الحفر ومياه الإنتاج.[1]

وإذا قارناه بالنقل البحري، نجده يخضع لعشرات الاتفاقات الإقليمية والدولية التي تغطي تقريبا كل جوانبه، بحيث التطور الذي عرفه القانون الدولي على مر السنين في المجال البحري، استطاع أن يضع نظاما شاملا للتلوث التشغيلي والعرضي للسفن.[2]

ولتتضح النظرة أكثر، يستحسن الاطلاع على موقف بعض النصوص الدولية ذات الأهمية الكبيرة في حماية البيئة البحرية، لاستظهار رفض الدول أن يعالج هذا المجال في إطار دولي تحت ذريعة السيادة.

[1] Sandra KLOFF et Clive WICKS, Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier, Commission de l'UICN des Politiques Environnementales, Économiques et Sociales, Octobre 2004, p 51.

[2] Julien ROCHETTE, Forage en eaux troubles : Pour une régulation internationale des activités pétrolières et gazières offshore, IDDRI, N°06, Paris, 14 Février 2014, p 4.

فيما يخص ا.ا.م.ق.ب، فقد وفّرت الإطار العام للمحافظة على البيئة وحمايتها، لا سيما في المنطقة الاقتصادية الخالصة،[1] وتركت وضع وتنفيذ القواعد، المعايير، الممارسات والإجراءات التفصيلية للدول الساحلية وفقا لسياساتها البيئية. وتحث الدول على تنسيق سياساتها، على الأقل، على المستوى الإقليمي.

فرضت أيضا المادة 194 على الدول الساحلية اتخاد التدابير اللازمة للوقاية والتقليل والتحكّم في تلوث البيئة البحرية أيا كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدرتها. وألقت المادة 1/235 المسؤولية عليها لضمان الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بالحماية والحفاظ على البيئة البحرية.

وأمّا فيما يتعلق بالأنشطة النفطية البحرية على وجه التحديد، فدعت المادة 208 الدول الساحلية إلى اعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عنها وخفضه والسيطرة عليه. ولم تُضف المادة السالفة الذكر تفاصيل أخرى إلا ضرورة ألّا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعّالية من القواعد والمعايير الدولية الموصي بها في الممارسات والإجراءات الدولية. لكن الالتزام بهذا الشرط الأخير يظل صعبا، نظرا لعدم بزوغ "ممارسات وإجراءات دولية" واضحة وموحدة.

وبعد إتمام من وضع القوانين والأنظمة في هذه المجال، لم تكتف ا.ا.م.ق.ب بهذا الحد، وإنّما طلبت من الدول تنفيذها. وكذلك تنفيذ القواعد والمعايير الدولية الموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي لتمنع تلوث البيئة البحرية بسبب استغلال الجرف القاري.[2]

ومن ثم، تفتقر ا.ا.م.ق.ب إلى الدقة لتغطية كافة جوانب التلوث الناجم عن المنصات البحرية. لكن في المقابل، تضمنت الأساس القانوني لإنشاء نظام دولي يعالج هذا النوع من التلوث، إلا أنّ الدول لم تؤسس لمثل هذا النظام إلى اليوم.

كما أنّ تكليف الدول بوضع قوانين من دون توجيهات، يتمخض عنه اختلالات بين التشريعات الوطنية، لأنّه ليس كل الدول لديها نفس الترسانة التقنية والعلمية والقانونية ولا الوسائل اللازمة لتنفيذها بهدف إلزام الشركات النفطية للحد من آثار أنشطتها.

[1] للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة الولاية ل "*حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها*"، وفقا للمادة 1/56/ب/3.
[2] المادة 214 من ا.ا.م.ق.ب

أمّا اتفاقية ماربول، فتتضمن قواعد ترمي إلى المنع والحد من التلوث الناجم عن السفن – سواء عرضي أو تشغيلي – وتشمل حاليا ستة مرافق تقنية.[1]

وكما رأينا سابقا، فإنّ اتفاق ماربول يطبق على جميع السفن، بما في ذلك المنصات الثابتة والمتنقلة.[2] لكن إن كان اتفاق ماربول ينّظم بدقة تصريف المحروقات والمواد الضارة في البحر، إلا أنّه يستبعد من مفهوم " التصريف"،[3] تصريف المواد الضارة المرتبطة مباشرة باستكشاف والاستغلال الموارد المعدنية في قاع البحر.[4] ويعنى ذلك، أنّ أحكام اتفاق ماربول يقتصر تطبيقها على التلوث الناجم عن النفايات والمخلّفات الكيميائية وبقايا النفط في المحركات (خصوصا المنصات المتنقلة التي تملك محركات ذاتية) أو صهاريج الصابورة.[5] وكذلك على العمليات غير المباشرة للاستغلال البحري مثل: نفايات شاغلي المنصات. بينما لا تنطبق على المواد الضارة والمؤذية الناشئة عن عمليات الاستغلال البحرية المباشرة، مثل: سوائل وفتات الحفر، ماء الإنتاج، المواد الضارة والمؤذية...

والأمر سيّان بالنسبة لاتفاقية لندن للإغراق. فهي تدعو الدول المتعاقدة إلى تعزيز، فردا أو جماعة، الرقابة الفعّالة على جميع مصادر تلوث البيئة البحرية، وتلتزم خاصة باتخاذ جميع التدابير الممكنة لمنع التلوث البحري جراء إلقاء النفايات والمواد الأخرى التي يحتمل أن تُعرِّض صحة الإنسان للخطر وتلحق أضرارا بالموارد الحية والحياة البحرية، وإتلاف وسائل الراحة أو تتداخل مع الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر.[6] إلا أنّها استثنت من مفهوم الإغراق، النفايات والمواد الأخرى الناجمة، بشكل مباشر أو غير مباشر، عن الاستكشاف والاستغلال ومعالجة الموارد المعدنية في قاع البحر.[7]

وننبه في هذا الصدد أنّ منظمة السلام الأخضر أرسلت اقتراحا إلى م.ب.د في عام 1995 لتعديل اتفاقية لندن للإغراق من أجل مد تطبيقها إلى جميع النفايات الناتجة عن الاستغلال البحري، لكن قوبل الطلب بالرفض.[8]

---

1 المصادقة على اتفاق ماربول يقضي المصادقة على الملحق I وII لأنّهما اجباريان. أمّا الملحق III, IV وV فالأصل أنّ الدول تعتبر انضمت إليه، إلا إذا عبّرت عن عدم قبولها. (المادة 1/14 من اتفاق ماربول). بينما الملحق VI يحتاج للمصادقة. فيما يخص الجزائر فإنّها طرف في كل المرافق باستثناء المرفق السادس الذي لم تصادق عليه بعد.

2 المادة 4/2 من اتفاق ماربول.

3 استنادا للمادة 3/2/أ من اتفاقية ماربول، يعني مصطلح "التصريف"، '*فيما يتعلق بالمواد الضارة أو الدفق التي تحتوي على مثل هذه المواد، أي إطلاقٍ كان لمواد من سفينة بما في ذلك افلات هذه المواد، أو التخلّص منها، أو اراقتها، أو تسربها، أو ضخها، أو انبعاثها، أو إفراغها*".

4 المادة 3/2/ب/ii من اتفاقية ماربول.

5 Sandra KLOFF et Clive WICKS, opcit, p 45.

6 المادة 2 من برتوكول 1996 من اتفاقية لندن للإغراق.

7 المادة 1/3/ج من اتفاقية لندن للإغراق لسنة 1972. والمادة 3/4/1 من بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق لسنة 1996.

8 Sandra KLOFF et Clive WICKS, opcit, p 51.

أضف إلى ذلك، اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلّص منها.[1] والتي لا تتضمن أي حكم خاص بشأن التخلّص من المنشآت البحرية ولا التخلّص من النفايات في البحر، ولكنها تحث الأطراف للحرص على التقليل من توليد النفايات الخطرة، وضمان الإدارة السليمة للبيئة في الحالات التي تكون فيها النفايات الخطرة أمرا لا مفر منه.

وعليه، يظهر للعيان أنّ هناك اتجاها في المعاهدات التي نوقشت لتجاهل موضوع التلوث الناجم عن الاستكشاف والاستغلال البحري رغم الدعوات المتكررة من جهات مختلفة لإنشاء إطار قانوني دولي يحكم هذه المسألة.

أدت الثغرات في الإطار القانوني الدولي تدريجيا إلى تطوير صكوك إقليمية ملزمة ترمي لحماية البيئة البحرية من الآثار الجانبية لاستغلال ثروات قاع البحر.[2] ومن بينها البرتوكول البحري التابع لاتفاقية برشلونة.

وتجدر الإشارة أنّ هذه الصكوك اعتمدت في إطار برامج البحار الإقليمية (Les programmes de mers régionales) الذي أطلقه مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1974، والتي تهدف إلى معالجة التدهور المتسارع لمحيطات العالم والمناطق الساحلية من خلال الاستخدام والإدارة المستدامة للبيئة البحرية والساحلية، وذلك بإشراك دول الجوار في اتخاذ إجراءات شاملة ومحدّدة لحماية البيئة البحرية المشتركة بينهما.[3]

<u>الفرع الثاني: البروتوكول البحري</u>

إنّ حماية البحر المتوسط من مختلف مصادر التلوث دفع الدول المطلة عليه لتبني اتفاقية برشلونة في 16 فيفري 1976، ثم خضعت لتعديل وتنقيح جذري في 10 جوان 1995 لتعكس التطور الحاصل

---

[1] اعتمدت في 22 مارس 1989 ودخلت حيز النفاذ في 5 ماي 1992. الاتفاقية تحت إشراف برنامج الأمم المتحدة للبيئة. انضمت إليها الجزائر عن طريق المرسوم 29-158 الصادر في 16 ماي 1998. (ج.ر العدد 32 الصادرة 19 ماي 1998).

[2] نظّمت المناطق الأخرى ميدان استكشاف واستغلال المحروقات إمّا عن طريق مرفق مدمج في اتفاقية إطار مثل: اتفاقية أوسبار التي تضمنت المرفق الثالث، يعالج مسائل التلوث البحري الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية. أو اتفاقية حماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق (اتفاقية هلسنكي) المعتمدة في 1992 ونظّمت الوقاية من التلوث الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية بواسطة المرفق الرابع. أو عن طريق بروتوكول مستقل تابع لاتفاقية إطار مثل: البروتوكول المتعلق بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري (المعتمد في 29 ماس 1989) التابع إلى اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث في خليج فارس (المعتمدة في 24 أفريل 1978).

[3] Ramat JALLOH, a legal analysis of marine pollution laws and regulations and their adequacy to meet the challenges posed by recent offshore drilling off the coast of sierra leone, Master of law, the IMO International maritime law institute, Malta, 2012, p 15.

- تجمع برامج البحار الإقليمية حاليا 143 دولة موزعة على 18 منطقة. للمزيد من التفصيل حول البرنامج انظر:

-Mathilde LANNEAU, La protection des mers régionales, Neptunus, Vol 7, 2001/2.

في القانون الدولي للبيئة، بما في ذلك نتائج مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية في ريو، وكذلك إعلان تونس لعام 1994 بشأن التنمية المستدامة للبحر الأبيض المتوسط. وأدرجت أيضا بعض أحكام ا.ا.م.ق.ب، لا سيما تلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية.[1]

تدعو هذه الأخيرة الأطراف المتعاقدة لتتخذ، منفردة أو على نحو مشترك، كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث جراء عمليات استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وتربته التحتية في منطقة البحر المتوسط والتخفيف منه ومكافحته والقضاء عليه إلى أقصي مدى ممكن وحماية البيئة البحرية وصيانتها وذلك للمساهمة في التنمية المستدامة.[2]

وبما أنّها تعتبر اتفاق إطار تحتوي فقط على أحكام عامة، شجعت الدول على أن تتعاون لصياغة واعتماد بروتوكولات تتضمن تدابير وإجراءات تفصيلية لتنفيذ الاتفاقية.[3] وتمخض عن هذا التعاون تبني "**البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وتربته التحتية**" (البروتوكول البحري) في 14 أكتوبر 1994.

وفيما يلي نعطي نظرة شاملة عن مضمون البروتوكول **(أولا)** والآليات التي اعتمدتها الأطراف لتنفيذه **(ثانيا)**.

أولا: نظرة شاملة عن البروتوكول البحري

قبل أن نخوض في أحكام البرتوكول البحري **(2)** ونبرز أهم نقائصه **(3)**، يستحسن ذكر عرض موجز لأهم المراحل التي مر بها قبل أن يرى النور **(1)**.

1-نبذة عن مراحل اعتماد البروتوكول البحري

قبل أن تباشر الدول المطلة على البحر المتوسط عملية إعداد البروتوكول البحري، أُجري اجتماع غير حكومي للخبراء حول "الجوانب القانونية للتلوث الناجم على استكشاف واستغلال الجرف القاري، قاع البحر وتربته التحتية في البحر الأبيض المتوسط" في روما ما بين 11 و15 ديسمبر 1978 بناء على البرنامج المشترك بين برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة القانونية الدولية للبيئة والتنمية (OJI).[4]

---

[1] للمزيد من التفصيل حول مراحل اعتماد اتفاقية برشلونة انظر:
-Abdelamdjid BOUSHABA, l'Algérie et le droit des pêches maritimes, Thèse Doctorat, université Mentouri, Constantine, 2008, pp 120-122.

[2] المادة 1/4 من اتفاقية برشلونة لعام 1976 والمادة 7 من اتفاقية برشلونة لعام 1995.

[3] المادة 2/4 من اتفاقية برشلونة لعام 1976 والمادة 5/4 من اتفاقية برشلونة لعام 1995.

[4] المنظمة القانونية الدولية للبيئة والتنمية (organisation juridique international pour l'environnement et le développement) منظمة إيطالية غير حكومية.

كان الهدف منه "تحديد المشاكل التي قد تنجم عن هذا التلوث واقتراح التدابير القانونية (الوطنية والدولية) لمنعه ومكافحته".[1]

صرّح الأمين العام لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة آنذاك، أنّه إذا توصل الاجتماع إلى نتائج ملموسة وإلى توصيات، يمكن للدول المتوسطية بناء على نتائج اجتماع الخبراء، أن تدعو برنامج الأمم المتحدة للبيئة بأن يباشر تحضير المبادئ التوجيهية لبروتوكول متعلق باستكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وتربته التحتية.[2]

توصّل الاجتماع إلى العديد من التوصيات التي نوقشت في الاجتماع الأول للأطراف المتعاقدة في معاهدة برشلونة (ما بين 9 و14 جانفي 1978). وقد شجّع برنامج الأمم المتحدة للبيئة القيام بمزيد من الجهود لجلب اهتمام الدول المتوسطية لإعداد بروتوكول حول هذا الموضوع.[3]

استمر الوضع إلى الاجتماع الرابع للأطراف المتعاقدة المنعقد ما بين 9 و13 سبتمبر 1985، حيث طالبت الدول من الأمانة أن تقوم بمواصلة عملها من أجل تحرير نص قانوني ينظم ميدان الأنشطة النفطية البحرية.[4]

تنفيذا لهذا الطلب، دعت الأمانة مجموعة خبراء للاجتماع ما بين 22 و26 سبتمبر 1986 بقصد اجراء تشاور تقني من أجل تحديد نطاق الاستكشاف والاستغلال في البحر الأبيض المتوسط، والتلوث الذي تحدثه هذه الأنشطة وآثارها.[5] ومن ثم، صياغة التوصيات المناسبة لضمان حماية ناجعة.

بناءً على التوصيات المتوصل إليها، قامت الأمانة بالتعاون مع المنظمة القانونية الدولية للبيئة والتنمية بإعداد مشروع البروتوكول.

---

[1] PNUE, rapport de la réunion d'experts OJI/PNUE sur les aspects juridiques de la pollution résultant de l'exploration et l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol en méditerranée, UNEP /IG.14/INF.17, 08 Janvier 1979, Genève, p 1.

[2] Ibid, p 1.

[3] PNUE, rapport de la réunion intergouvernemental des états riverains de la méditerranée charger d'évaluer l'état d'avancement du plan d'action pour la méditerranée et première réunion des parties contractantes à la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution et aux protocoles y relatifs, UNEP/IG.14/9, Genève, 20 Avril 1979, annexe V, p 9, § 34.

[4] برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تقرير الاجتماع العادي الرابع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات المتعلقة بها، UNEP/IG.56/5، جنوه، إيطاليا، 30 سبتمبر 1985، ص 26.

[5] PNUE, réunion consultative technique sur a pollution due à l'exploration et l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP/WG.155/1, Athènes, Grèce, 26 Septembre 1986, p 1.

وقد كان أمامهما حلان، إمّا إسناد المهمة لخبراء لإعداد مشاريع مختلفة حول مسائل معينة وفيما بعد تقوم المنظمة القانونية الدولية للبيئة والتنمية بتنسيق وتركيب المعلومات لإدراجها في مشروع موحد. وإمّا يقوم الخبراء القانونيون التابعين للمنظمة القانونية الدولية للبيئة والتنمية بإعداد وثيقة عمل، ثم يتم دراستها من طرف فريق عامل مكون من رجال القانون التابعين للدول الأطراف. وقد وقع الخيار على الأسلوب الثاني لأنّه يسمح بدراسة الصياغات المختلفة لمشروع البروتوكول من خلال الاجتماعات المتتالية، فيتيح إدراج الملاحظات المناسبة في المشروع النهائي. كما يسمح للوصول إلى نص أكثر تجانس نتيجة للتعاون بين خبراء قانونيين يمثلون دولا متباينة في نظامها القانوني.[1]

عُرِض المشروع في الاجتماع الخامس للأطراف المتعاقدة (7–11 سبتمبر 1987)، وقرّرت الدول المتعاقدة إعادة فحصه من طرف السلطات الوطنية من خلال إرسال ملاحظتها إلى الأمانة قبل نهاية سبتمبر 1988.[2]

عند انقضاء العدد التنازلي، قدم 7 أطراف فقط[3] تعليقات وتوصيات على المشروع الأولى،[4] وبناءً عليها تم إعداد مشروع ثانٍ.

ولما عُرض المشروع في الاجتماع السادس للأطراف المتعاقدة (3–6 أكتوبر 1989)، قرّرت الأعضاء أن تأذن للمدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة باستدعاء فريق عامل مكون من خبراء ترشحهم الأطراف المتعاقدة لدراسة مشروع البروتوكول البحري، ثُم عَقْد مؤتمر مفوضين لاعتماد المشروع النهائي.[5]

---

[1] PNUE/PAM, rapport d’activité sur l’élaboration du protocole relative à Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l’exploration et de l’exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP/IG.74/Inf.9, Athènes, Grèce, 15 Juillet 1987, p 2, § 10-11.

[2] PNUE/PAM, rapport de la cinquième réunion ordinaire des parties contractantes à la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution et aux protocoles y relatifs, UNEP/IG.74/5, Athènes, Grèce, 28 Septembre 1987, p 51.

[3] الاتحاد الأوربي-مصر-اسبانيا-فرنسا-فلسطين المحتلة-إيطاليا-مالطا.

[4] يمكن الاطلاع على المشروع الأولى والتعليقات التي أرسلتها الدول من خلال:

- PNUE/PAM, projet de Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l’exploration et de l’exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol- avec les observations reçues, Athènes, Grèce, UNEP(OCA)/MED WG.15/3, 15 Mars 1990.

[5] برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تقرير الاجتماع العادي السادس للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات المتعلقة بها، UNEP(OCA)/MED IG.1/5، أثينا، اليونان، 01 نوفمبر 1989، الملحق 5، ص 1.

تم التفاوض على المشروع النهائي بشكل كبير ومناقشة مستفيضة من خلال أربعة اجتماعات لفريق الخبراء (الاجتماع الأول ما بين 7–11 ماي 1990[1]– الاجتماع الثاني ما بين 8–11 جانفي 1991[2]– الاجتماع الثالث في 4–5 أكتوبر 1991[3]– الاجتماع الرابع في 11–12 أكتوبر 1994[4]) قبل أن يصل الى مرحلته النهائية، وذلك بانعقاد مؤتمر المفوضين في 13 و14 أكتوبر 1994 اعتمد على إثره البروتوكول البحري.[5]

لم تشارك الجزائر في مؤتمر المفوّضين رغم تلقيها الدعوة، ولم تُسجل حضورها في الاجتماعات الأربعة للفريق العامل، كما أنّها لم ترسل ملاحظات أو تعليقات حول المشروع. وربما يعود سبب عدم المبالات، إلى كون الموضوع لم يكن من أولوياتها في ظل الفترة الصعبة التي كانت تمر بها في التسعينيات من القرن الماضي.

دخل البروتوكول حيز النفاذ في 24 مارس 2011 بعد مصادقة سوريا عليه والتي أصبحت الطرف السادس.[6] كما تم توقيعه من طرف 7 دول أخرى،[7] والذي لا يعبر عن الالتزام، وإنّما عن تعهّد بألّا تجري تصرفا من شأنه أن يتعارض مع روح البروتوكول.[8]

ثم بعد حادثة ديب واتر هورايزون، وبمعية التوقُعات بأنّ استكشاف واستغلال النفط البحري سيتكثف بشكل كبير في السنوات القادمة، أدى بالاتحاد الأوربي إلى المصادقة عليه في 29 مارس 2013. ويعني ذلك، أنّ جميع الدول الأعضاء ملزمين للامتثال لأحكامه. فوفقا للمادة 216 من معاهدة عمل

---

[1] PNUE/PAM, Rapport de la réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.15/4, Athènes, Grèce, 11 Mai 1990.

[2] PNUE/PAM, Rapport de la réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.18/4, Athènes, Grèce, 11 Janvier 1991.

[3] PNUE/PAM, Rapport de la troisième réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.30/4, 0 Athènes, Grèce, 05 Octobre 1991.

[4] PAM/PNUE, UNEP(OCA)/MED WG.81/4, opcit.

[5] برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، الوثيقة الختامية لمؤتمر المفوضين بشأن بروتوكول لحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربته التحتية، UNEP(OCA)/MED IG.4/4، أثينا، اليونان، 14 أكتوبر 1994، ص 21-22.

[6] ألبانيا، قبرص، ليبيا، المغرب وتونس، بالإضافة إلى كرواتيا التي صادقت عليه في 08 فيفري 2018.

[7] فلسطين المحتلة، إيطاليا، اليونان، مالطا، موناكو، سلوفينيا، واسبانيا.

[8] فيما يخص الجزائر، فإنّه حسب ما ظهر في تقرير الاجتماع الثالث لفريق العامل المعني بالروتوكول البحري، أنّ إجراءات التصديق انطلقت وقدمت لوزارة الشؤون الخارجية. انظر:

-REMPEC/PAM, rapport de la 3ème réunion du groupe de travail sur le protocole offshore, REMPEC/WG.35/6, Malte, 31 juillet 2014, p 4.

الاتحاد الأوربي، كل بروتوكول يندرج تحت فئة الاتفاقيات الدولية بمجرد المصادقة عليه من الاتحاد يسري مفعوله على باقي الأعضاء، وبالتالي يربط الاتحاد والدول الأعضاء فيه كما لو كانوا طرفاً متعاقداً واحد. وبعبارة أخرى، ليس من الضروري على الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي التصديق عليه لكي تجري أحكامه عليهم.[1]

2–أحكام البروتوكول البحري

إنّ البروتوكول البحري صك قانوني قوي ومهم، ويؤسس لنظام شامل لإدارة المخاطر البيئة ضد الأنشطة النفطية البحرية، مع مراعاة الأحكام ذات الصلة في ا.ا.م.ق.ب. ويغطي جميع الأنشطة المتعلقة باستكشاف واستغلال موارد الجرف القاري، الأمر الذي جعل البعض يصفه بأنّه "أكمل اتفاق إقليمي".[2]

من الناحية الشكلية، تجنب البروتوكول الصياغة الكلاسيكية المتمثلة في المواد فقط. ولكن جمعها ضمن أقسام معنونة لتوضيح أفضل للمواضيع المعالجة (32 مادة موزعة على 6 أقسام). كما تضمن سبعة (7) ملاحق وتذييل قصير نتيجة للمسائل التقنية التي تناولها. وهذه الطريقة تسمح بتعديلها (الملاحق) في المستقبل للاستجابة للتطور التكنولوجي من دون حاجة للتعديل المتكرر لمواده.

يسري البروتوكول البحري على منطقة البحر المتوسط،[3] بما في ذلك كل من الجرف القاري وقاع البحر وتربته التحتية. ويطبق على المياه الداخلية، ويمتد في حالة المجاري المائية إلى حدود المياه العذبة،[4] في حين يمكن أيضا أن تدرج الأراضي الرطبة أو المناطق الساحلية إذا قررت الأطراف ذلك.[5] وهذه خاصية هامة، لأنّ قدرا كبيرا من الأنشطة البحرية للتنقيب عن النفط والغاز يجري تنفيذها في هذا المجال (مثل مصر في دالتا النيل)، على الرغم من وجود إرادة ملحوظة في الاتجاه إلى الحفر العميق.[6]

---

[1] Marie Bourrel, opcit, p 114.

[2] Julien ROCHETTE, Forage opcit, p 2.

[3] حددت اتفاقية برشلونة منطقة البحر الأبيض المتوسط في مادتها 1/1 بأنّها *"المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته، بما في ذلك خلجانه وبحاره التي يحدها غربا خط الطول الذي يمر بمنارة رأس سبارتل عند مدخل مضيق جبل طارق، وشرقا التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي مهمتسيك وكمكالي"*.

[4] البروتوكول البحري عرّف "حدود المياه العذبة". بأنّها *"موقع في مجاري المياه تكون فيه زيادة ملحوظة في الملوحة نتيجة لوجود مياه البحر، وذلك عند انخفاض المد والجزر وخلال فترة انخفاض تدفق المياه العذبة"*.

[5] المادة 2/2 من البروتوكول البحري.

[6] Evangelos RAFTOPOULOS, Sustainable Governance of Offshore Oil and Gas Development in the Mediterranean: Revitalizing the Dormant Mediterranean Offshore Protocol, MEPIELAN Centre, http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Governance-of-Offshore-Oil-and-Gas-Development-in-the-Mediterranean:-Revitalizing-the-Dormant-Mediterranean-Offshore-Protocol, 19 Août 2010, § 8.

ولا يقتصر تطبيقه فقط على النفط والغاز، بل يشمل كل موارد باطن البحر، بحيث عرّف مصطلح "الموارد" بأنّه "*جميع الموارد المعدنية، سواء الصلبة أو السائلة أو الغازية*".[1]

وبصفة عامة، يكلّف البروتوكول البحري الدول أن تلتزم باتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان أنّ عمليات الاستكشاف والاستغلال التي تجرى في ولايتها القضائية تمتثل لأحكامه ولا تُسبب تلوثا.[2] وذلك من خلال ضمان استخدام أفضل التكنولوجيا المتاحة،[3] لكن ليس بصفة مطلقة، وإنّما يجب أن تكون التكنولوجيا المستخدمة، أولا، فعّالة بيئياً، أي أن تكون ذات نجاعة بيئية. ثانيا، أن تكون ملائمة اقتصادياً، ويقصد بذلك، ألاّ يترتب على المشغل تكاليف غير معقولة، وإنّما تبقي في حدود قدراته المالية.[4]

كما يحث على تقديم المساعدة العلمية والتقنية للبلدان النامية، مثل تدريب الموظفين العلميين والقانونيين والتقنيين والحصول على معدّات ملائمة واستخدامها وإنتاجها على أساس شروط تيسيرية.[5] وإعداد دراسات ووضع برامج للبحوث العلمية والتكنولوجية لغرض تطوير وسائل جديدة لتنفيذ الأنشطة النفطية البحرية بطريقة تقلل من مخاطر التلوث إلى أدنى حد، ولمنع وخفض ومكافحة والتحكم في التلوث لا سيما في حالات الطوارئ.[6]

تضمن البروتوكول البحري أربعة التزامات أساسية وقائية ذات فائدة خاصة تنظم المسائل التالية: 1- نظام الترخيص المسبق قبل إجراء أي نشاط، 2-المراقبة الصارمة لالتزام المشغل بقواعد السلامة، 3- وضع وتنفيذ خطط حالات الطوارئ 4-إجراءات إزالة المنشآت المهجورة. أمّا الالتزامات العلاجية، فإنّ البروتوكول البحري ظلّ صامتا بشأن فرض عقوبات على المشغل في حالة مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن أنشطته وترك لكل طرف متعاقد التشريع في هذا الشأن،[7] لكنه مع ذلك يفرض واجب التعاون

---

[1] المادة 1/ج من البروتوكول البحري.
-تجدر الإشارة أنّ أثناء المفوضات حول مشروع البروتوكول طالبت بعض الدول بحصر أحكام البروتوكول فقط حول المحروقات (النفط والغاز) واستبعاد المواد المعدنية الأخرى. وحجتهم في ذلك، عدم وجود اتفاقية دولية تؤطر هذا المجال. أضف إلى ذلك، أنّ مثل هذه الأنشطة لن يعرفها البحر المتوسط في المستقبل القريب. انظر:

-PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED WG.15/3, opcit, p 7.

[2] يقصد بالتلوث في البروتوكول البحري (المادة 1/ه) نفس مفهوم التلوث الوارد في اتفاقية برشلونة (المادة 2/أ)، والتي نقلته هذه الأخيرة من مفهوم التلوث الوارد في ا.ا.م.ق.ب (المادة 4/1). "*قيام الانسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية، بما في ذلك في مصاب الأنهار ينتج عنها أو يحتمل أن ينتج عنها آثار ضارة تلحق بالمواد الحية والحياة البحرية وأخطار على الصحة البشرية وتعوق الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك والاستعمالات المشروعة للبحر وتضر بنوعية استخدام مياه البحر وخفض الاستمتاع بها*".

[3] قامت أمانة اتفاقية برشلونة في 2014 بإعداد دراسة حول أفضل الممارسات فيما يخص استكشاف واستغلال النفط والغاز البحري. يمكن الاطلاع على الدراسة:

-REMPEC/PAM, étude sur les meilleures pratiques internationales, Note du Secrétariat, REMPEC/WG.34/19/Rev.1, Athènes, Grèce, 26 février 2014.

[4] المادة 3 من البروتوكول البحري.
[5] المادة 24 من البروتوكول البحري.
[6] المادة 22 من البروتوكول البحري.
[7] المادة 7 من البروتوكول البحري.

من أجل اعتماد قواعد وإجراءات مناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية بسبب التنقيب البحري والاستغلال.[1]

أضف إلى ذلك، ينظم القسم الثالث من البروتوكول البحرية بشكل كامل إدارة وتصريف النفايات وسوائل ومخلّفات الحفر والمواد الضارة والسامة التي لها علاقة بنشاط الاستكشاف والاستغلال. ويدعو الدول الأطراف لتفرض على المشغلين استخدام أفضل تكنولوجيا متاحة وناجعة بيئيا وملائمة اقتصاديا من أجل خفض مخاطر التلوث إلى أدنى حد. وعليه، يشكل ذلك تقدّماً، بما أنّ اتفاقية ماربول لا تطبق على النفايات البحرية الناتجة مباشرة عن عمليات الاستكشاف والاستغلال.

وقد تم التطرق لبعض هذه الأحكام فيما سبق، وتفاديا للتكرار سنطرق للبعض الآخر فيما بقي من البحث.

3-نقائص البروتوكول البحري

رغم اعتبار البروتوكول البحري "أكمل" نص إقليمي ينظّم الأنشطة النفطية البحرية، إلا أنّ ذلك لا يعني خلوه من النقائص التي تحتاج لمعالجتها في المستقبل. وقد سبق التعرض لبعضها، وفيما يلي نضيف بعض نقاط الضعف الرئيسة والتي سنفصلها أكثر في مواضع أخرى من هذا البحث:

1-طول الفترة ما بين اعتماده ودخوله حيز النفاذ والتي أثرت على تطوير الممارسات والمعايير في ميدان الاستكشاف والاستغلال، مما أدى ببعض الفقه لوصفه بأنّه بروتوكول "نائم" (the dormant Mediterranean Offshore Protocol).[2]

2- العدد القليل من الدول التي كيّفت قانونها الوطني مع أحكام البروتوكول البحري يخلق مشاكل واضحة.[3] لأنّ ليس من العدل أن تتحمل أطراف قليلة عبء الالتزامات القانونية التي تجعل الأنشطة النفطية البحرية أكثر تكلفة بالنسبة لها مقارنة مع الدول الساحلية الأخرى.

3-اعتماد نظام القوائم التي عفا عليها الزمن، لأنّ القسم الثالث من البروتوكول تم التفاوض عليه واعتماده قبل تعديل اتفاقية برشلونة في عام 1995. ويقصد بها وضع قائمة سوداء للمواد السامة والضارة التي

---

[1] المادة 1/27 من البروتوكول البحري.

[2] Evangelos RAFTOPOULOS, opcit, § 16.

[3] تعتبر قبرص وفلسطين المحتلة الدولتان الوحيدتان في المنطقة اللتان أدمجا الالتزامات المنصوص عليها في البروتوكول البحري في إجراءات منح التراخيص. رغم أنّ فلسطين المحتلة لم تصادق عليه بعد. انظر:

-PNUE/PAM, Projet de Plan d'action du Protocole Offshore révisé (18 juin 2014), UNEP(DEPI)/MED WG.417/5/Corr.1, Athènes, Grèce, 04 Juin 2015, p 1.

يحظر التخلّص منها في البحر، وقائمة رمادية تحتوي على المواد التي تتطلب تصريحا خاصا. وقد تم استبدال نظام القوائم بعد مراجعة اتفاقية برشلونة بنظام "للإدارة المتكاملة".

4-مشاركة الجمهور: في الواقع، نظام البروتوكول البحري يعبر بوضوح عن نهج مركزية الدولة في الإدارة البيئية الذي يُميّز المرحلة الأولى من تطوير جميع الأنظمة البيئية التقليدية، الإقليمية والعالمية. ونتيجة لذلك، لا يحتوي على أي حكم يجسّد النهج التشاركي في تنمية الأنشطة النفطية البحرية المطلوب في إطار المرحلة الحالية من منظور الإدارة البيئية المستدامة. فلا يحتوي على أي نموذج لإعلام ومشاركة الأطراف ذوي الصلة (مثل الجماعات المحلية، الهيئات العامة المعنية، المشغلين، ممثلين عن صناعة صيد الأسماك، السياحة، المنظمات غير الحكومية، العلماء والجمهور) في إجراءات صنع القرار من أجل إدارة قوية وكُفْؤَة للقضايا المعقدة المطروحة وبناء الثقة.[1]

وبالتالي لا يعكس التحول التي عرفته اتفاقية برشلونة المعدّلة، حيث نصت في مادتها 15 على ضرورة إعلام الجمهور بكل الأنشطة التي تؤثر أو يحتمل أن تؤثر عليه بطريقة ضارة. كما تتيح له الفرصة للمشاركة في عمليات اتخاذ القرارات ذات الصلة بمجال تطبيق الاتفاقية والبروتوكولات كلما كان ذلك مناسبا.

ومن نافلة القول أن نشير إلى أنّ إعلان ريو اعتُمد في 1992 ونص في مبدئه العاشر على ضرورة إشراك الجمهور في معالجة القضايا البيئية إلا أنّ البرتوكول البحري لم يتأثر به. بينما تعديل اتفاقية برشلونة في 1995 (أي بعد سنة من اعتماد البروتوكول البحري) أدرجت هذا المبدأ في مضمونه.

ومع ذلك، مادام اتفاقية برشلونة تعتبر الإطار العام، فإنه يقع على الدول إعلام ومشاركة الجمهور في اتخاذ القرار فيما يخص أنشطة الاستكشاف والاستغلال.[2]

5-لم يضع قواعد مفصّلة للمسؤولية بل احتوى على pactum de contrahendo.[3] أي تعهد بالتفاوض مستقبلا حول مسألة التعويض.

---

[1] Evangelos RAFTOPOULOS, opcit, § 17.

[2] نصت المادة 8/3 من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار البيئة المستدامة الصادر في 19 جويلية 2003 على مبدأ الإعلام والمشاركة "*الذي يكون بمقتضاه لكل شخص الحق في أن يكون على علم بحالة البيئة، والمشاركة في الإجراءات المسبقة عند اتخاذ القرارات التي قد تضر بالبيئة*". ونص في المواد من 6 إلى 9 على كيفية ممارسة هذا الحق.

[3] يقصد بمصطلح pactum de contrahendo، وجود اتفاق مسبق للتفاوض على اتفاق دولي، بمقتضاه يضع ممثلو الدول الموقّعة قائمة من الأسئلة التي ستكون موضوع مفاوضات في المستقبل.

6-أفصح على العديد من الالتزامات المستقبلية فيما يخص إعداد خطوط توجيهية ومعايير مشتركة في مسائل متعددة،[1] غير أنّه لحد الآن لم تعتمد الأطراف المتعاقدة أغلبها. ويعود السبب الرئيس في ذلك إلى تأخر دخوله حيز النفاذ.

كما ثمة قضايا جديدة أغفل التطرق لها وتحتاج إلى أن تضاف في تعديل لاحق وتشمل:

7-التطرق إلى التلوث الضوضائي الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية وتقييم آثاره.[2]

8-معالجة التلوث الضوئي المنبعث من كثرة المصابيح فوق المنصات النفطية والتي أثبتت دراسات تأثيرها في هجرة بعض أنواع السمك،[3] وإمكانية تحولها إلى مصدر خطر على الطيور المهاجرة.

9-لم ينص على إمكانية تخزين أكسيد الكربون في التكوينات الجيولوجية المتخلى عنها في قاع البحر بعد نضوب الآبار، والذي بات في السنوات الأخيرة نشاطا بحريا ناشئ يساهم في تقليل نسبة ثاني أكسيد الكربون المنبعث في الهواء ويحد من التغير المناخ.[4]

10-تشجيع حرق الغاز التي تنتجه أنشطة الاستغلال. مع العلم أنّ هذه ممارسة أصبحت منبوذة نظرا لما تنتجه من أضرار. وهذا ينُمُّ عن تقادم أحكام البروتوكول البحري التي لم تعد تستجب للمتطلبات الحديثة.

ثانيا: تنفيذ البروتوكول البحري

من أجل الإسراع في تنفيذ البروتوكول البحري بعد دخوله حيز النفاذ، قامت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة بتأسيس منتدى فني يتكفّل بمعالجة المسائل التقنية المتعلقة بالاستكشاف والاستغلال **(1)**. كما أعدّت خطة عمل ترمي لتعزيز التنفيذ الفعّال للبروتوكول البحري **(2)**.

---

[1] المادة 23 من البروتوكول البحري.

[2] أثناء الاجتماع الأول للفريق المعنى بالبروتوكول البحري، أبلغ الوفد اليوناني المشارك أنّ سلطاتهم أجرت حملة مسح زلزالية واسعة النطاق قبالة سواحلها، لكنّها لم تلاحظ أي ضرر للأنواع الأصلية في البحر الأيوني وفي جنوب جزيرة كريت. انظر:

-PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG 384/4, opcit, p 4, § 22.

[3] Aurélien GUINGAND, Activités parapétrolières et Paragazières offshore, IFREMER, France, 2013, p 6.

[4] نصّت اتفاقية أوسبار في المادة 3/3 على إمكانية حبس أو تخزين غاز ثاني أكسيد الكربون في التكوينات الجيولوجية. ولتحقيق ذلك أصدرت لجنة أوسبار في 2007 المبادئ التوجيهية لتقييم وإدارة مخاطر تخزين غاز ثاني أكسيد الكربون في التراكيب الجيولوجية لمساعدة الدول على تحديد ما إذا كان موقع الحقن المحتمل مناسبا لاحتواء غاز ثاني أكسيد الكربون بشكل دائم وتحديد التدابير الضرورية للحد والمعالجة والتخفيف من المخاطر المترتبة عن ذلك. كما اعتمدت لجنة أوسبار في نفس السنة القرار 2/2007 بشأن تخزين ثاني أكسيد الكربون في التراكيب الجيولوجية، بهدف التأكد من أن تخزين ثاني أكسيد الكربون لن يتسبب في آثار سلبية كبيرة على البيئة البحرية، وعلى صحة الأشخاص والاستخدامات المشروعة الأخرى في المنطقة البحرية.

-أضف إلى ذلك، في تعديل 2013 لقانون المحروقات، تم إدخال مفهوم التخزين الجيولوجي، بحيث كل شخص يلجأ إلى تنفيذ مشروع تخزين جيولوجي يجب أن يعد دراسة جدوى ومخطط تسيير المخاطر وإخضاعها لموافقة سلطة ضبط المحروقات (المادة 10/18). لكن لم يصدر بعد التنظيم الذي يحدد شروط وكيفيات تسليم رخصة التخزين الجيولوجي.

1–مجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة (BARCO OFOG)

الحاجة لمعالجة القضايا التقنية التي تتطلب مهارات محدّدة دفع الدول المطلة على البحر المتوسط والمشاركة في الاجتماع الأول للفريق العامل المعنى بالبروتوكول البحري إلى إنشاء منتدى فني متخصص. لأنّ الفريق العامل غير ملائم نظرا لولايته الخاصة موضوعيا والمحدودة زمنيا. فهو مُكلّف بصياغة خطة عمل لتنفيذ البروتوكول البحري، ولكنه غير قادر على معالجة كل المواضيع التقنية. وفقا لذلك، أعدّت الأمانة العامة لاتفاقية برشلونة مشروعا لإنشاء "**مجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة**" (مجموعة النفط الغاز البحرية) لينظر فيها اجتماع جهات الاتصال الوطنية.[1]

أضف إلى ذلك، البروتكول البحري لا يعالج فقط القضايا البيئية، ولكن أيضا مسائل "الوقاية" و"السلامة" المتعلقة بالأنشطة النفطية البحرية، وهذا ينبغي أن ينعكس في المنتدى الإقليمي الذي من شأنه أن يعالج هذين النوعين من المواضيع وغيرها.[2]

انعقد اجتماع جهات الاتصال الوطنية في 10 و12 سبتمبر 2013. وأعربت العديد من جهات الاتصال الوطنية عن موافقتها على اقتراح إنشاء مجموعة النفط والغاز البحرية لتوفير منتدى رسمي لنقاش خطة العمل لتنفيذ البروتوكول البحري والذي أيضا سيعمل على تحديثها وجعلها أكثر نجاعة.[3]

لكن من جهة أخرى، عبّر البعض عن قلقهم من الآثار المالية المترتبة على إنشاء مثل هذه المجموعة،[4] وما إذا كان للأطراف التي لم تُصادق بعد على البروتوكول البحري أن تشارك في عمل المجموعة واتخاذ القرارات وكيف يتم ذلك؟[5]

وافقت جهات الاتصال الوطنية على مشروع القرار وأحالته للنظر فيه من قبل الأطراف المتعاقدة في الاجتماع الثامن عشر (18) المنعقد ما بين 6 و9 ديسمبر 2013.

بعد مناقشته في إطار هذا الأخير، قرّرت الأطراف المتعاقدة الموافقة على إنشاء هذه المجموعة بموجب القرار IG 21/8 المعنون "متابعة الإجراءات اللاحقة فيما يتعلق بخطة عمل بروتوكول المناطق

---

[1] PNUE/PAM, Projet de décision relatif aux actions de suivi concernant le Plan d'action du Protocole Offshore, UNEP(DEPI)/MED WG.387/12, Athènes, Grèce, 26 Juillet 2013, p 1.

[2] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG.387/12, opcit, p 1.

[3] PNUE/PAM, Rapport de la réunion des Points focaux du Plan d'action pour la Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.387/22, Athènes, Grèce, 22 Septembre 2013, p 9, § 64.

[4] قرّرت الدول المتوسطية أنّ مجموعة النفط والغاز البحرية ينبغي تمويلها من خلال موارد ميزانية إضافية. ودعت الشركات النفطية لمساعدة هذه الأخيرة من خلال الدعم التقني والمساهمات المالية.

[5] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG.387/22, opcit, pp 9-10, § 65.

القريبة من الشواطئ".[1] ومن المفترض أن تكون بمثابة هيئة تقنية إقليمية للمساعدة في تحديد أفضل الممارسات وضمان مراقبة وتقييم أثر هذه الأنشطة بما يتوافق مع السياسة العامة في إطار خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط.

كما أُلحق القرار IG 21/8 بملحق تضمن " الشروط المرجعية لمجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة".[2] والذي هو عبارة عن نظام أساسي. وأهم ما تضمنه أنّ هذه المجموعة تكون بمثابة هيئة استشارية للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة فيما يتعلق بالبروتوكول البحري، وتساعدهم على تحقيق الأهداف المنصوص عليها في المادة 1/23 من هذا الأخير.[3] وأن تعمل بموجب التعليمات الصادرة عن اجتماعات الأطراف المتعاقدة وترفع تقاريرها إليها لتتيح لها دراسة خطة عمل لتنفيذ البروتوكول البحري وإعادة النظر فيها بشكل دوري.[4] ومراجعة المحتوى التقني لملاحق البروتوكول البحري باستمرار وتقديم التوصيات ذات الصلة.[5]

تتكون مجموعة النفط والغاز البحري من مجموعتين فرعيتين.[6] وتجتمع مرة واحدة في السنة.[7] ونظرا لتنوع الخبرات اللازمة لتغطية مختلف الموضوعات التي يشملها البروتوكول البحري، يمكن إنشاء مجموعات فرعية أخرى حسب الحاجة، بشرط تركيزها على الجوانب العملية والتقنية لخطة تنفيذ البروتوكول البحري.[8]

وتتشكل هذه المجموعات من ممثلي الدول. كما يتم حث ممثلي صناعة النفط والغاز وكذلك المنظمات الحكومية والمنظمات غير الحكومية التي لديها التفويض المناسب في الموضوعات التي تُناقَش في مختلف المجموعات الفرعية للمشاركة بصفة مراقبين.[9]

2- خطة العمل البحرية للمتوسط في إطار البروتوكول البحري

بعد دخول البروتوكول البحري حيز النفاذ في مارس 2011، طلب مندوب فلسطين المحتلة بتنقيحه، كون أحكامه المهمة أُعدّت منذ أكثر من عشرين (20) عاما، خاصة وأنّه في نفس الوقت عرف

---

1 برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي الثامن عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات الخاصة بها، UNEP(DEPI)/MED IG.21/9، إسطنبول، تركيا، 16 ديسمبر 2013، ملحق II، ص 151.

2 نفس المرجع، ص 153.

3 المادة 1/1 من الشروط المرجعية لمجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة.

4 المادة 2, 3 و4 من الشروط المرجعية لمجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة.

5 المادة 12 من الشروط المرجعية لمجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة.

6 المجموعة الأولى مختصة بحماية البيئة، والثانية مختصة بالصحة والسلامة.

7 المادة 13 من الشروط المرجعية لمجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة.

8 المادة 6 من الشروط المرجعية لمجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة.

9 المادة 8 من الشروط المرجعية لمجموعة النفط والغاز في المناطق البحرية بموجب اتفاقية برشلونة.

استكشاف واستغلال موارد الطاقة في قاع البحر العديد من التطورات التي لم تؤخذ بعين الاعتبار في صياغة هذا البروتوكول.[1]

ردت ممثلة الأمين العام لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة على دعوة التعديل بأنّها يمكن أن تستغرق وقتا طويلا وموارد كبيرة، واقترحت بدلا من ذلك التركيز على تنفيذه.[2] ونفس الرأي عبر عنه في الاجتماع الأول لفريق العامل المعني بالبروتوكول البحري، حيث كان إجماع عام على أنّ إعادة النظر في البروتوكول سيكون طويلا ويؤخر الأطراف المتعاقدة في عملية تنفيذه. ورأى المشركون أنّ ذلك لا يمنع من تفسير لغة ومضمون البروتوكول الذي صِيغت أحكامه قبل عشرين عاما، في ضوء أفضل الممارسات الحالية، وذلك بوضع مبادئ توجيهية إذا اقتضى الأمر.[3]

تحقيقا لهذه الغاية، اعتمدت الدول المتوسطية في الاجتماع السابع عشر (17) للأطراف المتعاقدة، الملتئم ما بين 08 و10 فيفري 2012، القرار رقم IG.20/12، والذي يفصح عن إعداد خطة عمل لتعزيز التنفيذ الفعّال لبروتوكول البحري لمدة عشر سنوات.

تم تكليف وحدة التنسيق[4] بأن "تُشكل فريق عامل خاص تحت إشراف المركز الإقليمي للتصدي لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط (المركز الإقليمي Rempec)، يتألف من ممثلين عن الأطراف المتعاقدة، المراقبين من القطاعات ذات الصلة، المنظمات الدولية ذات الصلة وشركاء خطة عمل البحر الأبيض المتوسط.[5]

تم تنظيم ثلاثة (3) اجتماعات **للفريق العامل** [6] ويتلخص أهم ما جاء فيها:

1-فحص أفضل الممارسات المعترف بها والأنظمة الدولية ذات الصلة لتنفيذ البروتوكول البحري.

2-إطلاق لجنة التنسيق "استبيان تقييم تنفيذ البروتوكول البحري" بهدف مقارنته مع التشريعات الوطنية للأطراف المتعاقدة وتحديد أوجه الالتقاء والاختلاف من أجل إبراز نقاط الضعف في الأنظمة الوطنية وصياغة خطة العمل والمبادئ التوجيهية والمعايير ذات الصلة.[7] وقد أجاب عليه 10 من 22 عضوا[8]

---

[1] REMPEC/PAM, rapport de la dixième réunion des correspondants du centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), REMPEC/WG.32/11, Malte, 30 Mai 2011, p 11, § 73.

[2] Ibid, § 76.

[3] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG 384/4, opcit, p 10, § 54.

[4] وحدة التنسيق (Unité de coordination) تعتبر الأمانة التنفيذية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

[5] برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي السابع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.20/8، باريس، فرنسا، 14 فيفري 2012، ملحق II، ص 211.

[6] التأم الاجتماع الأول في 13 و14 جوان 2013. والاجتماع الثاني ما بين 10 و12 ديسمبر 2013. أمّا الاجتماع الثالث فانعقد في يومي 17 و18 جوان 2014.

[7] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG 384/4, opcit, p 10, § 55.

[8] الجزائر، قبرص، إسبانيا، فرنسا، اليونان، فلسطين المحتلة، إيطاليا، ليبيا، المغرب وتركيا.

وأظهرت النتائج التناقضات بين التشريعات الوطنية والبروتوكول البحري خاصة فيما يخص منح التراخيص، والتخلّص من الفضلات والنفايات والمواد الضارة أو المؤذية.[1]

3–لم تقدّم أمانة اتفاقية برشلونة المشروع الأولي لخطة العمل البحرية للمتوسط [2] حتى الاجتماع الثالث للفريق العامل،[3] حيث أُجريت مناقشة مستفيضة للمشروع وأُدخلت التعديلات اللازمة. ثم أحاله إلى الاجتماع العادي التاسع عشر (19) للأطراف المتعاقدة (9–12 فيفري 2016) الذي صادق عليها بموجب القرار IG.22/3.[4] وحدد جدولا زمانيا موزعا على 8 سنوات (من1 مارس 2016 إلى 31 ديسمبر 2024) لتطبيقها.

وتجدر الإشارة أنّ نطاق خطة العمل البحرية للمتوسط لا يستهدف القضايا التي، على الرغم من أنّها تُشكل جزءا من البروتوكول البحري، عالجتها الصكوك أو الممارسات المعترف بها دوليا[5] لتجنب بروز تعارض في الأحكام.

ونتطرق فيما يلي إلى أحكامها **(أ)** ومآخذها **(ب)**.

<u>أ–أحكام خطة العمل البحرية للمتوسط</u>

تضمنت خطة العمل أهدافا عامة (Objectifs Généraux) والتي عند تطبيقها على المستوى الإقليمي ومن طرف كل بلد متعاقد ضمن ولايته القضائية، تضمن سلامة الأنشطة النفطية البحرية والحد من آثارها المحتملة على البيئة البحرية ونظامها الإيكولوجي. وتنطوي على:

–إنشاء إطار للحوكمة لدعم تنفيذ خطة العمل واعتماد وتنفيذ ورصد المعايير والإجراءات والقواعد الإقليمية؛

–تحديد المعايير والمبادئ التوجيهية البحرية الإقليمية والتي بعد أن يتم قبولها من قبل جميع الأطراف، تدمج وتستخدم على المستوى الوطني؛

---

[1] للمزيد من التفصيل حول التناقضات بين التشريعات الداخلية للدول المتوسطة والبروتكول البحري انظر:
- REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/20, opcit, pp 36-65.

[2] لقد ورد في الوثيقة رقم UNEP(DEPI)/MED WG.417/5/Corr.1 الصفحة 2 أنّ المركز الإقليمي (REMPEC) هو من أعدّ مشروع خطة تنفيذ البروتوكول البحري، والظاهر أنّ هذا سهو من طرف الطاقم الإداري الذي كتب الوثيقة، لأنّ كل الوثائق الأخرى تُبيّن أنّ الأمانة هي من أعدت مشروع الخطة. انظر مثلا: الوثيقة رقم REMPEC/WG.35/6 ص 4 فقرة 22 أو الوثيقة رقم REMPEC/WG.35/4 الصفحة 2.

[3] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.35/6, opcit, p 1.

[4] برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.22/28، أثينا، اليونان، 12 فيفري 2016، ص 203.

[5] REMPEC/PAM, plan d'action provisoire pour le protocole offshore : Note du Centre Régional Méditerranéen pour l’Intervention d’Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle, REMPEC/WG.35/4, Malte, 29 Mai 2014, p 2.

–تحديد، وفقا للنهج النظام البيئي ومؤشراته، آلية إقليمية لإعداد التقارير والرصد تكون مقبولة من قبل الأطراف.[1]

كما تضمنت عشر (10) أهداف محددة (objectifs spécifiques) الواجب اتخاذها لتحقيق الأهداف العامة. وكل هدف محدد مقسم إلى قسمين، من جهة، الخطوات التي يجب أن تتخذها الأطراف المتعاقدة ومن جهة أخرى، الخطوات التي يجب أن تتخذها أمانة اتفاقية برشلونة:

1–تصديق جميع الأطراف المتعاقدة على البروتوكول البحري ونقل أحكامه إلى القانون الوطني والتعاون من خلال الأمانة العامة لضمان الامتثال لأحكامه.

2– تعيين ممثلين للأطراف المتعاقدة لحضور اجتماعات مجالس هيئات الحوكمة الإقليمية: تعيين ممثلين لحضور اجتماعات مجموعة النفط والغاز البحرية ومجموعاتها الفرعية، وتعيين المراسل الوطني للبروتوكول البحري الذي يتولى تنسيق الأنشطة التي يقام بها في إطار خطة العمل على الصعيد الوطني.[2]

3– وضع برنامج لبناء القدرات والتعاون الفني طبقا للمادة 24 من البروتوكول البحري.

4– تعبئة الموارد المالية والبشرية لدعم تنفيذ خطة العمل، لا سيما أحكامها المتعلقة بمجموعة النفط والغاز البحرية، والتعاون الفني وبناء القدرات وأنشطة الرصد.

5– تسهيل الحصول على المعلومات ومشاركة الجمهور في اتخاذ القرار: طبقا للمبدأ 10 من إعلان ريو 1992 التي نصت على أنّ " أفضل طريقة للتعامل مع القضايا البيئية هي ضمان مشاركة جميع المواطنين المعنيين، وفي المستوى المطلوب...".[3] وجاء هذا الحكم لمعالجة افتقار البروتوكول البحري لأحكام تنص على مشاركة الجمهور.[4]

6 - تعزيز النقل الإقليمي للتكنولوجيا: تشجيع المؤسسات العلمية والتكنولوجية والصناعة للمشاركة بنجاعة في أنشطة وبرامج البحث والتطوير المتعلقة بمنع ورصد ومكافحة التلوث الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية.

---

[1] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG.417/5/Corr.1, opcit, ANNEXE IV, p 4.

[2] لحد الآن تم تعيين 11 من 22 وهم: الجزائر، قبرص، المفوضية الأوروبية، كرواتيا، اسبانيا، فرنسا، اليونان، فلسطين المحتلة، إيطاليا، المغرب وتركيا.

[3] لم تشر خطة العمل إلى المادة 15 من اتفاقية برشلونة التي تنص على ضرورة مشاركة الجمهور.

[4] الهدف الخاص 5/ب يطلب من الأمانة "وضع نظام إقليمي على الانترنت يتم الاحتفاظ به لغرض تمكين الجمهور من الوصول إلى المعلومة".

7–تطوير معايير إقليمية لعمليات الاستكشاف والاستغلال واعتمادها في مواضيع عدة مثل: تقييم التأثير على البيئة– تفكيك المنشآت والجوانب المالية المتعلقة بها– إزالة المواد الزيتية والخليط الزيتي واستخدام والتخلّص من سوائل وفتات الحفر.

8–وضع مبادئ توجيهية إقليمية لأنشطة الاستكشاف والاستغلال لتسهيل تنفيذ المعايير الإقليمية.

9– تأسيس برنامج رصد إقليمي للأنشطة النفطية البحرية.

10– تقديم تقرير بشأن تنفيذ خطة العمل، لا سيما فعّالية التدابير المتخذة في خطة العمل والصعوبات التي تواجهها.

ب–عيوب خطة العمل البحرية للمتوسط

استطاعت خطة العمل تنشيط البروتوكول البحري وتصحيح بعض النقائص، إلا أنّها تجنبت بعض المواضيع الهامة وتجاهلت أخرى والتي كان من المنتظر أن تتناولها مادام أنّ الأطراف المتعاقدة امتنعت عن تعديل البروتوكول بسبب طول الإجراءات:

1–استمرت في تجاهل تخزين ثاني أوكسيد الكربون داخل الطبقات الأرضية.

2–لم تصحح أحكام البروتوكول فيما يخص التشجيع على حرق الغازات النابعة من المكامن النفطية، والتي كان من الأحرى أن تفرض حظرا تدريجي للحرق. وإنّما جعلته موضوعا للبحث في المستقبل. والأمر سيّان فيما يخص التلوث السمعي.

3–تم استبعاد موضوع المسؤولية والتعويض من مضمون خطة العمل، لأنّ النقاش كان جاريا عليه في إطار م.ب.د. وحذرت الأطراف المتعاقدة من وجود نهج إقليمية مختلفة عن النهج الدولي، مما قد يؤدي إلى التضارب والتناقض في قواعد تحديد المسؤولية والتعويض.[1]

وخلاصة القول، إنّ خطة العمل البحرية للمتوسط لا يمكن حاليا تقييم نجاعتها طالما لا تزال في خطواتها الأولى. وعلى كل حال يحتاج تنفيذها الكامل إلى مساهمة فعّالة من الأطراف المتعاقدة؛ إلى قدرة الأمانة لتلبية احتياجات الأطراف المتعاقدة في تنسيق وتنظيم الأنشطة؛ إلى الموارد المالية الكافية؛

[1] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.35/4, opcit, p 3.

وإلى إقامة شراكة قوية مع الصناعات النفطية البحرية نظرا للأنشطة المتطورة والمتخصصة التي تقتضي خبرات كبيرة.

الفرع الثاني: التوجيه البحري

ردا على الخسائر في الأرواح والأضرار البيئية الناجمة عن انفجار منصة ديب واتر هورايزون، أصدرت مؤسسات الاتحاد الأوربي التوجيه البحري في جوان 2013. وقد تم تصميمه لتعزيز متطلبات الاستكشاف والاستغلال ولتخفيف مخاطر وقوع حوادث النفط والغاز الكبرى في البحر من خلال مطالبة المالكين والمشغلين بتحديد وإدارة مخاطر العمليات ووضع استراتيجيات للاستجابة الفعّالة في حالة وقوع حادث، وتنفيذ أفضل الممارسات التنظيمية في جميع الولايات القضائية في الاتحاد الأوروبي.

وعليه، نتطرق إلى سياق صدوره **(أولا)**، محتواه **(ثانيا)**، والنقائص التي تضمنها **(ثالثا)**.

أولا–سياق الصدور

في أعقاب حادث ديب وتر هورايزن، أدرك الاتحاد الأوروبي عدم وجود قوانين تستهدف على وجه الخصوص عمليات النفط والغاز في مياهه. فكان رد فعل المؤسسات الأوروبية التساؤل حول مدى كفاية الأنظمة والممارسات الحالية من حيث السلامة والتأهب والقدرة على الاستجابة لحالات الطوارئ.

في هذا السياق، اعتمد البرلمان الأوروبي في 7 أكتوبر 2010 قرارا يدعو المفوضية الأوربية لدراسة "التنظيمات المطبقة على استخراج النفط والتنقيب في الاتحاد الأوروبي". واستجابة لهذا الطلب، نشرت المفوضية في 12 أكتوبر 2010 بلاغا تشير فيه إلى نقاط الضعف وأوجه القصور في الممارسات الحالية،[1] ويقترح تشريعات جديدة لتعزيز سلامة المنشآت البحرية.[2]

بعد إجراء مشاورات عامة وأعمال تحضيرية مكثفة، اقترحت المفوضية الأوروبية في 27 أكتوبر 2011 مشروع لائحة تنظيمية ترمي إلى وضع قواعد واضحة تغطي دورة الحياة الكاملة لأنشطة التنقيب والإنتاج، من التصميم إلى التفكيك.

[1] لاحظت المفوضية أنّ كل دول الاتحاد لم تدرج في تشريعاتها كل أفضل الممارسات لمنع وقوع حوادث خطيرة أو الحد من آثارها على حياة الإنسان والصحة العامة والبيئة.

[2] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 18.

فضّلت المفوضية اللجوء إلى "التنظيم" (règlement)، لوضوحه وتطبيقه المباشر. لكن البرلمان والمجلس عارضا هذا الخيار مفضلا تنظيم سلامة الأنشطة النفطية البحرية عن طريق "التوجيه" (directive)[1] لأسباب سياسية (بريطانيا أعربت عن مخاوف بشأن سيادتها)، ولاستقباله بتحفظ من طرف الصناعة البترولية.[2]وأيضا لأسباب تتعلق بطبيعة إجراءات السلامة المقترحة لترك بعض المرونة في التنفيذ،[3] والسماح للدول الأوربية المطلة على البحر الأبيض المتوسط بضمان تنسيق وتعاون أفضل للتنفيذ الموازي للبروتوكول البحري.

بعد حوار ثلاثي غير رسمي بين مؤسسات الاتحاد الأوروبي الثلاث، تم التوصّل إلى اتفاق مبدئي في 21 فيفري 2013، واعتمد التوجيه رسميا تحت عنوان "**التوجيه UE/30/2013 للبرلمان الأوروبي والمجلس بشأن سلامة الأنشطة النفطية والغازية في البحر**" في 12 جوان 2013. مع العلم أنّ اعتماده جرى بعد أسابيع قليلة من انضمام الاتحاد الأوروبي للبروتوكول البحري.

ثانيا–محتوى التوجيه

يتكون التوجيه البحري من 44 مادة و9 ملاحق وعدّل بمناسبة صدوره التوجيه رقم CE/35/2004 بشأن "المسؤولية البيئية المتعلقة بالمنع والتعويض عن الأضرار البيئية" الصادر في 21 أفريل 2004. وحدد تاريخ 19 جويلية 2016 كآخر أجل للدول الأعضاء في أن تشرع في تنفيذ القوانين واللوائح والأحكام الإدارية اللازمة للامتثال لأحكامه على المستوى الداخلي.[4]

يهدف أساسا إلى:

–الحد من وقوع الحوادث الكبرى (accident majeur)[5] المتعلقة بعمليات النفط والغاز؛

–وضع إطار آمن لاستكشاف وإنتاج النفط والغاز، وبالتالي زيادة حماية البيئة البحرية من التلوث؛

---

1 التنظيم عمل تشريعي ملزم ينفذ بشكل كامل في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي. بينما التوجيه عمل تشريعي يضع أهدافا لجميع دول الاتحاد الأوروبي، ويترك لها حرية اختيار الوسائل الكفيلة لتحقيقها.

2 Frédéric SCHNEIDER, Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer, RJE, Vol 39/2, 2014, p 281.

3 Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, pp 18-19.

4 المادة 1/42 من التوجيه البحري.

5 عرّفت المادة 1/2 من التوجيه البحري الحوادث الكبرى بأنّهاً

أ) حادث ينطوي على انفجار، حريق، فقدان السيطرة على بئر، أو تسرب النفط أو الغاز أو تصريف المواد الخطرة المسببة أو من المحتمل أن تسبب وفيات أو إصابة بدنية خطيرة.

ب) حادث يؤدي إلى إلحاق أضرار جسيمة بالمنشأة أو البني التحتية المتصلة بها، مما يسبب أو يحتمل أن يسبب وفيات أو إصابات بدنية خطيرة.

ج) كل حادثة أخرى يسفر عن مقتل خمسة أشخاص أو أكثر أو يسبب إصابات خطيرة لخمسة أشخاص أو أكثر، يكونوا موجودين على المنشأة في البحر حيث يقع مصدر الخطر أو يشاركون في عمليات النفط والغاز في البحر لها علاقة بالمنشاة أو البنى التحتية المتصلة بها.

د) أي حادث بيئي كبير ناجم عن الحوادث المشار إليها في الفقرة أ)، ب) وج).

-في حالة فشل إجراءات الوقاية ضمان التنظيف وتخفيف الآثار؛
-تحسين الاستجابة في حالات الطوارئ.[1]

غير أنّ التوجيه البحري يقتصر على تنظيم استغلال النفط والغاز البحري فقط.[2] وتسري أحكامه على البحار الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والجرف القاري.[3] وهذا بخلاف البروتوكول البحري الذي هو أوسع نطاق موضوعي ومكاني، بحيث يسري أيضا على موارد باطن البحر الأخرى وتمتد أحكامه إلى المياه الداخلية.

ويجب التنبيه أنّ البروتوكول البحري موجه لحماية البيئة البحرية بدرجة أولى، في حين أنّ التوجيه البحري موجه عموما لضمان سلامة العمليات البحرية والتي تكون حماية البيئة من نتائجها. وبالتالي لا ينظم التلوث التشغيلي، مثل تصريف النفايات والمواد الضارة والسامة وسوائل ومخلّفات الحفر التي لها علاقة بنشاط الاستكشاف والاستغلال. ولكن يضع قواعد من أجل تفادي حوادث أو انفجارات أو تسربات عرضية للنفط والمواد الضارة أو حدوث أضرار للمنشآت البحرية التي تفضي إلى وقوع وفيات أو أضرار بدنية أو تلويث للبيئة.

ولتحقيق سلامة العمليات والمحافظة على البيئة تضمن أحكام مفصّلة على كيفية اختيار المشغل ومنح التراخيص، مثل التحقق من قدرة المشغل المادية، المالية والتقنية. كما أفصح على أحكام تشجع مشاركة الجمهور في إجراءات الترخيص،[4] الشيء الذي غفل عنه البروتوكول البحري.

وإن كان التوجيه البحري لم يشترط إجراء دراسة "تقييم الأثر البيئي"، إلا أنّه عوضه ب "تقرير المخاطر الكبرى"[5] (le rapport sur les dangers majeurs) الذي ينغي أن يأخذ في الاعتبار المخاطر على البيئة.[6]

يتضمن تقرير المخاطر الكبرى تقييم للمخاطر والتدابير الرئيسة لمنع الحوادث بشكل واضح. ويجب أن يتم مشاورة الموظفين ذات الصلة عند إعداده. ثم يخضع لتقييم مفصل وموافقة من قبل السلطة

---

1 Miki LIVNAT, offshore safety in the eastern mediterranean energy sector implications of the new EU directive, mediterranean paper series 2014, The German Marshall Fund of the United States, Washington, May 2014, p 2.

2 لم يعرّف التوجيه البحري المقصود بالموارد، لكن يظهر من خلال عنوانه وكذلك المادة 1/1 أنّه يطبق فقط على النفط والغاز.

3 المادة 2/2 من التوجيه البحري.

4 الفقرة 15 و16 من الديباجة التوجيه البحري والمادة 5 منه.

5 المخاطر الكبرى عرفتها المادة 23/2 "بأنّها وضع من المرجح أن يتسبب في حادث كبير".

6 قانون المحروقات اشترط دراسة التأثير البيئي ودراسات الأخطار معاً، والتي يجب أن تصف المخاطر الناتجة عن النشاطات النفط والغاز وتبرر إجراءات الوقاية والحماية المتخذة وتوافق عليها سلطة ضبط المحروقات. ويجب تحيينها كل خمس (5) سنوات على الأقل. (المادة 18/6-9) ويحدد المرسوم التنفيذي رقم 15-09 الصادر في 14 جانفي 2015 كيفيات الموافقة على دراسات الأخطار الخاصة بقطاع المحروقات ومحتواها. (ج.ر العدد 4 الصادرة في 29 جانفي 2015).

المختصة.[1] وطالما لم توافق هذه الأخيرة على التقرير، لا يجوز تشغيل أي منشأة قبالة سواحل الدول الأعضاء.[2]

كذلك عند إجراء تعديلات تؤدي إلى تغيير جوهري لمنصات الإنتاج أو ثمة تخطيط لتفكيك منصة ثابتة، على المشغل أن يقوم بإعداد تقرير **منقّح** للمخاطر الكبرى. ولا يتم تطبيق التغييرات المقترحة أو يبدأ أي تفكيك قبل أن توافق السلطة المختصة على التقرير المعدّل. وقد حدد الملحق الأول من التوجيه البحري المعلومات التي يجب أن يتضمنها تقرير المخاطر الكبرى والتقرير المنقّح للمخاطر الكبرى.

وعلى كل حال، ينبغي إعادة النظر في تقرير المخاطر الكبرى كل خمس (5) سنوات على الأقل، وإجراء تقييمات منتظمة في جميع مراحل دورة حياة الإنتاج من أجل تقليل وقوع حوادث.[3]

كما يسعى التوجيه البحري لدفع المشغلين والملاك المسجلين في إحدى دول الاتحاد الأوربي قدر الإمكان إلى تطبيق نفس معايير السلامة والامتثال لنفس المعايير البيئية عندما يقوم هؤلاء بعمليات خارج الاتحاد الأوربي.[4] وهذا الحكم يكون له كل أهميته حين نعلم أنّ عددا من الشركات الأوربية تنشط في البحر المتوسط.

ونص أيضا على ضرورة إنشاء كل من المشغل والسلطة المختصة خطط طوارئ داخلية وخارجية لمكافحة التلوث العارض والتي سنتطرق إليها لا حقا.

ثالثا-نقائص التوجيه البحري

من جملة النقاط السلبية التي اقترنت بصدور التوجيه البحري، ما يلي:

1-عاب البعض على أنّ التوجيه البحري الأوربي كان سيأخذ شكل تنظيم في بادئ الأمر، غير أنّه تحول إلى توجيه في آخر المطاف. فرغم أنّه قد يمس بحق الدول الأعضاء في تحديد شروط الاستغلال لمواردهم الطاقوية، إلا أنّه يوفر بعض المزايا كونه يتمتع بوضوح واتساق وسرعة في التطبيق من خلال تطبيقه المباشر. بينما التوجيه قد يؤدي لعدم التساوي في نقل أحكامه إلى القانون الداخلي.[5]

---

[1] الفقرة 26 من الديباجة التوجيه والمادتين 12 و13 منه.
[2] الفقرة 27 من الديباجة التوجيه والمادة 5/6 و6 منه.
[3] المادة 7/12 من التوجيه البحري.
[4] الفقرتان 37 و38 من ديباجة التوجيه البحري.
[5] Frédéric SCHNEIDER, opcit, pp 287-288.

2– افتقاد التوجيه لعنصر الإلزام لأنّه يتضمن في العديد من الأحيان توصيات تدخل في إطار القانون اللين (soft law).[1] ومن ثم، لا يفرض قيودا حقيقية على الشركات ولم يستغل البعد الأوروبي لجعل أحكامه أكثر إنصافا وبالتالي تطوير التعاون البيئي.

3–يحتوي أيضا على عدد من الثغرات في تدابير السلامة المفروضة، لأنّه في حين يصب اهتمامه بشكل خاص على منح التراخيص، إلا أنّه لم يشر إلى قواعد تفصيلية فيما يخص تفكيك المنشآت التي تتطلب تطبيق إجراءات خاصة.

4–لم يُنشئ آليات الرقابة للتحقق من التزام المشغل بقواعده.

5–لم يقدّم أي تحفيز للشركات النفطية لتطبيق قواعد الوقاية من المخاطر في الدول غير الأوربية.

6–لا يحتوي على قواعد بشأن المسؤولية والتعويض، باستثناء بعض الشروط المفروضة في وقت اصدار الترخيص (مثل القدرة المالية للمشغل). فلو أقيم نظام للمسؤولية كان من شأنه أن يساهم إلى حد كبير في تعزيز السلامة والوقاية.[2]

ويبقي أن نشير أن ممارسة الاتحاد الأوربي اختصاصه حول الأنشطة النفطية البحرية اقترن بتطور مؤسساتي، بحيث أنشأت المفوضية الأوربية بموجب القرار (C 18/07/2012) الصادر في 19 جانفي 2012 "**مجموعة سلطات النفط والغاز البحرية للاتحاد الأوروبي**" (EUOAG). والتي لها عدة أهداف، في المقام الأول تعتبر كمنتدى لتبادل التجارب والخبرات بين السلطات الوطنية والمفوضية، خاصة في المسائل المتعلقة بمنع وإدارة الحوادث الكبرى المتعلقة بعمليات النفط والغاز في عرض البحر في الاتحاد، وعند الاقتضاء خارج حدوده، أي تُركز المجموعة على مسائل السلامة وتهدف إلى تبادل أحسن الممارسات والتدابير لمنع التجاوزات غير المشروعة.[3]

ولتفعيل هذه المجموعة، دعا التوجيه البحري كل دول الأعضاء بأن تضمن أنّ سلطتها المختصة تتبادل بانتظام المعارف والمعلومات والخبرات مع السلطات المختصة الأخرى في إطارها.[4]

---

[1] José JUSTE-RUIZ, La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer, RJE, Vol 39/1, 2014, p 30.

[2] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 21.

[3] Décision de la commission instituant le groupe des autorités du pétrole et du gaz en mer de l'Union européenne, 2012/C 18/07, 19 Janvier 2012, art 2.

[4] المادة 1/27 من التوجيه البحري.

المطلب الثاني: أنواع التلوث الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية

تشكل الأنشطة النفطية البحرية مصدرا مهما لتلوث البيئة البحرية إمّا بسبب العمليات اليومية اللاصقة بها (التلوث التشغيلي)، وإمّا بسبب الحوادث التي تحصل من دون إرادة بشرية (التلوث العارض). بالإضافة إلى نوع آخر، والمتمثل في التلوث العمدي، إلا أنّه نادر جدا كونه يذهب ضد المصالح الاقتصادية لجميع الأطراف المعنية (الشركات النفطية والدولة الساحلية).[1] لذلك نقتصر على معالجة التلوث التشغيلي **(الفرع الأول)** والعرضي **(الفرع الثاني)**.[2]

الفرع الأول: التلوث التشغيلي (pollution opérationnelle)

بفعل تشغيل المنصات النفطية والغازية ظهر التلوث التشغيلي أو العملي كشكل جديد من أشكال التعدي على المساحة المائية والذي يكاد يكون شبه يومي وأضحى مشكلة متزايدة في الصناعة البحرية وناجمة عن عدة مصادر، تحتاج لقواعد صارمة للحد من آثارها السلبية.[3]

ويمكن تقسيمها إلى نوعين: تلوث تشغيلي له علاقة مباشرة بالاستكشاف والاستغلال **(أولا)**، وتلوث تشغيلي ليس له علاقة مباشرة بالاستكشاف والاستغلال **(ثانيا)**.

أولا: التلوث التشغيلي الذي له علاقة مباشرة بالاستكشاف والاستغلال

حاليا يقع هذا النوع من التلوث خارج نطاق الصكوك الدولية المتعلقة بالبيئة، إلا فيما يخص النظم المقاومة لالتصاق الشوائب. لكن على المستوى الإقليمي، تضمن البروتوكول البحري أحكام تعالج معظم جوانبه،[4] بيد أنّها أحيانا ينقصها الدقة.[5]

1-ماء الانتاج (eaux de production):

---

[1] التلوث العمدي من المنصات المتنقلة والثابتة مجرم بموجب اتفاقية روما وبروتوكولها، وذلك وفقا المادة 3 مكرر 1/أ/ii والمادة 2 مكرر/أ على التوالي.

[2] انظر الملحق رقم (32).

[3] يمكن لمنصة إنتاج واحدة أن تصرف ما يصل الى 90.000 طن من النفايات السامة في البحار خلال حياتها الإنتاجية.

[4] فيما يخص قانون المحروقات فإنّه جاء خاليا من أي نص يتناول هذا النوع من التلوث، إلا ربما فيما يتعلق بحرق الغاز.

[5] سنحاول أن نبيّن هذا النقص من خلال الإشارة إلى بعض القرارات والتوصيات التي وضعتها لجنة أوسبار، لأنّ اتفاقية أوسبار لم تتضمن أحكاما حول التلوث التشغيلي.

يعتبر ماء الإنتاج أهم مصدر للتلوث والنفايات الأكبر حجما جراء الاستغلال اليومي، ويتمثل في الماء المستخرج في نفس الوقت مع المحروقات.[1] وله مصدران: الأول، يتمثل في المياه الطبيعية المحصورة مع النفط داخل المكمن عند تكوينه. وتسمى مياه التكوين (eau de formation). أمّا الثاني: فهي المياه المضافة في المكمن لزيادة الضغط، وتسمى مياه الحقن (eau d'injection)، لأنّ الأصل في المكمن احتواؤه على درجة ضغط عالية تسمح بصعود النفط إلى السطح. إلا أنّه مع مرور الوقت تنخفض درجة الضغط. لذلك يتم حقن المياه[2] في البئر عن طريق ثقب آخر لزيادة الضغط في المكمن.[3] وتختلف كمية مياه التكوين من بئر لآخر. كما أنّ مياه الحقن تزيد نسبتها كلما قلّ حجم النفط في المكمن. ويقابل استخراج برميل واحد (160 لتر) من النفط، استخراج ثلاثة (3) براميل من مياه الإنتاج.[4]

مياه الانتاج يمكن أن تُسبب تلوثا كبيرا وتتسبب في آثار غير متوقعة من شأنها أن تؤثر على النظم الإيكولوجية البحرية الهشة مثل الأعشاب البحرية وأشجار الأيكة الساحلية (mangroves) ومصبات الأنهار، لا سيما أنّ إزالة المواد الكيماوية الموجودة في مياه الاستغلال ليست عملية سهلة.[5] وقد أظهرت الأبحاث التي أُجريت حول الآثار البيئية لهذه المواد أنّها تؤثر على خصوبة ذكور السمك وتؤخر فترات التكاثر بعدة أسابيع. كما أنّ الهيدروكربونات العطرية تسبب السرطان وتتراكم في السلسلة الغذائية. أضف إلى ذلك، أن نسبة الهيدروكربونات العطرية في مياه الاستغلال المستخرجة من حقول الغاز مرتفعة جدا، وقد تصل إلى 11 مرة مقارنة بمياه الاستغلال المستخرجة من حقول النفط.[6] وحين نعلم أنّ أكثر الآبار المستكشفة في البحر المتوسط آبار للغاز، فإنّ عدم المعالجة الجيدة لمياه الإنتاج من المحتمل أن تفضي إلى آثار وخيمة.

---

[1] البروتوكول البحري لم يعرّف مياه الإنتاج، لكن نجد تعريفا لها في المادة 1/1 من توصية أوسبار رقم 1/2001 المتعلقة بإدارة مياه الإنتاج المنشآت البحرية، المعدّلة والمتممة، بحيث عرّفتها بأنّها "المياه المنتجة خلال عمليات إنتاج النفط و/أو الغاز، بما في ذلك مياه المكمن ومياه المكثفات (condensation) والمياه المحقنة والمعاد إنتاجها. وتشمل أيضا المياه المستخدمة لتحلية المحروقات".

[2] أحيانا يتم حقن الغاز عوض الماء في الآبار النفطية من أجل تفادي حرقها ومن ثم تجنب إنتاج أكسيد الكربون.

[3] PNUE/PAM, UNEP/IG.74/INF.5, opcit, p 31.

[4] Jean-Daniel TROYAT, jacques-Max LASSEZ, pollutions marines, rejets à la mer et à l'atmosphère : aspects techniques, réglementaire et jurisprudentiels, ATMA, France, 2008, p 4.

[5] يحتوي ماء الإنتاج على مواد ضارة وسامة موجودة في حالة طبيعية داخل المكمن. مثل: المعادن الثقيلة، الهيدروكربونات العطرية (hydrocarbure aromatique)، alkylphénol، النويدات المشعة (radionucléide)، كما يحتوي أيضا على بقايا مواد كيميائية مستعملة في الاستغلال، كمثبطات التآكل (les inhibiteurs de corrosion) ومفككات الزيت المستحلب النفطي (les désémulsifiants) وهي مادة تسهل فصل البترول عن الماء.

[6] Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, Industries extractives et développement durable : guide de meilleures pratiques pour l'exploitation pétrolière et gazière offshore dans l'Écorégion Marine Ouest-Africaine, WWF, Dakar, Sénégal, 2010, p 81.

توجد طريقتان للتخلص من مياه الإنتاج، إمّا إعادة ضخها في التشكيلات الجيولوجية والتي تعتبر من أحسن الممارسات الدولية نظرا لعدم تأثيرها على البيئة البحرية. وإمّا تصريفها في البحر. لكن إذا كان التصريف في البحر مسموح به، فإنّ الاتفاقيات الإقليمية تفرض على شركات النفط تصفية محتوى مياه الإنتاج من النفط، من أجل الحد من انبعاثات المحروقات في البحر، بما في ذلك الهيدروكربونات العطرية وغيرها من المواد.

ألزم البروتوكول البحري الأطراف أن تضع وتعتمد معايير مشتركة للتخلص من مياه الإنتاج وأعطى توجهات ينبغي التقيّد بها، وهي أن يكون الحد الأقصى لمحتوى الزيت في مياه الإنتاج 40 ملغ في اللتر كمتوسط لأي شهر تقويمي، ولا يتجاوز المحتوى في أي وقت من الأوقات 100 ملغ في اللتر.[1] وتَرَك للدول حرية الاتفاق على الوسيلة المستخدمة لتحليل محتوى الزيت. لكن لم يتم بعد اعتماد هذه المعايير.

ويستحسن أن نشير إلى أنّ لجنة أوسبار حددت نسبة المحروقات في اللتر الواحد ب 30 ملغ. وألزمت الأطراف، بحلول عام 2020، أن تقلل نسبة المحروقات في مياه الإنتاج بطريقة يصبح صرفها في البحر لا يشكل أدنى ضرر على البيئة.[2] ومن ثم، سيكون من الأفضل أن تقتدي الدول المتوسطية أثناء إعداد المعايير المشتركة للتخلص من مياه الإنتاج بممارسات دول منطقة أوسبار التي ما انفكت تعمل من أجل إزالة التلوث كليا من هذا المصدر.

2–سوائل ومخلّفات الحفر (fluides et déblais de forage):

أثناء عمليات الحفر تستخدم شركات النفط مجموعة متنوعة من المركبات الكيميائية المعقدة والتي تدعى "سوائل الحفر". وثمة عدة أنواع من منها: سوائل الحفر ذات القاعدة المائية، سوائل الحفر ذات القاعدة الزيتية، سوائل الحفر ذات قاعدة من زيت الديزل، سوائل الحفر الاصطناعية (les fluides synthétiques) سوائل الحفر العضوية. تتدفق هذه السوائل في البئر للسيطرة على درجات الحرارة والضغط ولتبريد وتزييت المِسْبار (sonde).

ومن بين مهامها الرئيسة أيضا، استخراج مخلّفات الحفر. ويقصد بهذه الأخيرة، حطام الصخور المنفصلة من جدران البئر بسبب عمل المثقب (trépan). فتُستخدم تقنية جريان السوائل (la

---

[1] المادة 1/10 من البروتوكول البحري.

[2] المادة 1/2/4 توصية أوسبار رقم 1/2001.

التي تتمثل في بعث طينة (تدعى طين الحفر "La boue de forage")[1] (circulation des fluides) داخل أنبوب الحفر لمنع الحطام من الوقوع في أسفل البئر.[2]

وقد قدرت بعض الدراسات أنّ منصات الحفر تستطيع أن تفرز حوالي 60.000 م³ من سوائل الحفر و15.000 م³ من مخلّفات الحفر بعد حفر 50 بئر استكشافي.[3]

إنّ اختلاط مخلّفات الحفر بطين الحفر وبالإضافة إلى مختلف السوائل المستخدمة يقود إلى تلوث كبير للبيئة البحرية. فقد لوحظ خلال أنشطة الحفر اختناق الكائنات الحية. وأثبتث التجارب أنّ سوائل الحفر المصنوعة من الماء أكثر أمانا للبيئة البحرية، بينما سوائل الحفر المصنوعة من مواد النفط هي الأكثر سمية واستمرارية في الوقت، بحيث قدرت أنّه بعد فترة 150 سنة، فقط 5% من السوائل تتحلل في الماء.[4]

استنادا للبروتوكول البحري، على الدول الأطراف أنّ تضع وتعتمد معايير مشتركة لاستخدام والتخلّص من سوائل ومخلّفات عمليات الحفر، وذلك طبقا لأحكام المرفق الخامس في جزئه الثاني،[5] والذي وضع أحكاما خاصة لكل نوع:

أ–مخلّفات وسوائل الحفر ذات القاعدة المائية: عاملها البروتوكول البحري معاملة المواد الضارة والمؤذية، بحيث تخضع عند استخدامها والتخلّص منها ل "خطة استخدام الكيماويات" والتي سنتطرق إليها بعد قليل. كما يجرى التخلّص منها إمّا على الأرض أو في البحر أو منطقة ملائمة تحددها السلطة المختصة.[6]

ب– مخلّفات وسوائل الحفر ذات القاعدة الزيتية: بخلاف مخلّفات وسوائل الحفر ذات القاعدة المائية التي عالجها معا، فرّق البروتوكول البحري بين مخلّفات الحفر ذات القاعدة الزيتية وسوائل الحفر ذات القاعدة الزيتية، بحيث أعطى لكل واحد منها أحكاما خاصة.

بالنسبة لسوائل الحفر ذات القاعدة الزيتية، حظر البروتوكول البحري استخدامها إلا بثلاثة (3) شروط، (أ) أن تكون سميتها منخفضة بما فيه الكفاية، غير أنّه لم يحدد نسبة سمية معينة. (ب) أن تصدر

[1] تعتبر طين الحفر نوعا من أنواع سوائل الحفر. يتكون عموما من مواد جيلاتينية (agents gélifiants) ومواد للتحكم في أيون (ion) ودرجة الحموضة (pH) والبيريت (baryte)، مبيدات، مثبطات التآكل، مواد التشحيم (lubrifiant)، مواد مضاد الرغوة (anti-mousse) وبعض المعادن الثقيلة.

[2] Hervé MONIN, opcit, p 38.

[3] Sandra KLOFF et Clive WICKS, opcit, p 28.

[4] Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS Clive, opcit, p 81.

[5] المادة 2/10 من البروتوكول البحري.

[6] المرفق الخامس، الجزء "باء"، الفقرة 1 من البروتوكول البحري.

السلطة المختصة تصريحا للمشغل بعد أن تتحقق من انخفاض السمية.[1] (ج) ويمنع منعاً باتاً تصريفها في البحر.

أمّا مخلّفات الحفر ذات القاعدة الزيتية، فيسمح بالتخلّص منها في البحر إذا توفرت فيها أربعة (4) شروط:

أ–أن تُركّب معدات ذات كفاءة للتحكم في المواد الصلبة.

ب–أن تشتغل هذه المعدّات على نحو جيد.

ج–أن تكون نقطة التصريف تحت سطح الماء بمسافة كبيرة: أي توضع مخلّفات الحفر في مكان عميق جدا في البحر لتفادي أن تجرها الأمواج والتيارات البحرية إلى الشاطئ.

د–أن يكون المحتوى الزيتي أقل من 100 غرام في كل كيلوغرام من المخلّفات الجافة: أي لا يتعدى النفط 10% من وزن المخلّفات، والتي يجب قياسها بعدما تصبح جافة، وليس حين تكون مثقلة بماء البحر.

وإذا استمر المشغل في استخدام سوائل الحفر ذات القاعدة الزيتية لمدة طويلة وتصريف مخلّفات الحفر الناجمة عنها، ونظرا للآثار المترتبة عنها، يجبر البروتوكول البحري الدول المطلة على البحر المتوسط أن تضع برنامجا لأخذ عينات لقاع البحر في منطقة النشاط وتحللها لغرض متابعة تأثيرها على البيئة البحرية.

<u>ج–سوائل الحفر ذات قاعدة من زيت الديزل</u>: نهي البروتوكول البحري عن إضافة زيت الديزل إلى سوائل الحفر إلا إذا قرّرت الأطراف ذلك بصورة استثنائية في المعايير المشتركة المقرر اعتمادها في المستقبلّ.

لكن لغاية اليوم، لم تستهل بعد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في وضع واعتماد المعايير المشتركة التي تنظم تصريف سوائل ومخلّفات الحفر. لذلك، على هذه الأخيرة (الدول) أن تتفق على المعايير التي تنبثق على أفضل الممارسات البيئية في أسرع وقت وأن تجبر النقائص التي تعتري البروتوكول البحري، لا سيما: إعطاء مفهوم دقيق لمخلّفات وسوائل الحفر– تحديد نسبة سمية سوائل الحفر ذات القاعدة الزيتية– تحديد ظروف استخدام سوائل الحفر ذات قاعدة من زيت الديزل وكيفية معالجة المخلّفات المتأتية منها.

[1] في منطقة أوسبار يمنع تفريغ سوائل الحفر التي تحتوي على أكثر من 1٪ من النفط. انظر:

-Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, opcit, p 82.

أضف إلى ذلك، تناوُل مسائل أخرى أغفلها البروتوكول البحري، مثل: حكم استعمال سوائل الحفر الاصطناعية وكيفية تصريف مخلّفات الحفر الناجمة عنها- استخدام سوائل الحفر العضوية وكيفية معالجة المخلّفات المتأتية منها[1]- كيفية تصريف سوائل الحفر التي تحتوي على مواد خطرة أخرى مثل الزئبق[2]- إدارة أكوام مخلّفات الحفر (piles de déblais de forage).[3]

إنّ هذه المعايير المشتركة من المفروض أن ترى النور في السنوات القليلة القادمة بحكم جعلها كهدف محدد لخطة العمل البحرية للمتوسط. وسيكون للمجموعة الفرعية التابعة لمجموعة النفط والغاز البحرية والمختص بحماية البيئة دور محوري في إعدادها.

3-المواد الضارة أو المؤذية:

تستخدم الصناعة البحرية بجانب سوائل الحفر مواد كيميائية أخرى عادة ما تكون ضارة ومؤذية. فقد عرّفها البروتوكول البحري بأنّها: "*مواد من أي نوع أو شكل أو طابع، قد تسبب تلوثا، إذا أدخلت إلى منطقة البروتوكول*".[4] وقد تكون مواد أو مستحضرات.

المواد الضارة أو المؤذية لها واحد أو أكثر من الخصائص التالية: سهلة للاشتعال، قابلة للانفجار، سامة، تحدث تآكلا، تشكل خطرا على الصحة البشرية، وتلحق أضرارا بالموارد الحية والنباتات والحيوانات البحرية، أو تتداخل مع الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر.[5]

ونظرا للاستخدام الواسع للمواد الكيميائية في الصناعة النفطية البحرية، فرض البروتوكول البحري على المشغل أن يضع "**خطة استخدام الكيماويات**" لكل منشأة في عرض البحر، ويبيّن فيها:
1-المواد الكيميائية التي ينوي المشغل استخدامها في عملياته؛
2-الغرض أو الأغراض التي ينوي من أجلها المشغل استخدام المواد الكيميائية؛
3-الحد الأقصى لتركيزات المواد الكيميائية التي ينوي المشغل استخدامها مع أي مواد أخرى، والحد

1 في منطقة أوسبار عالجت الأطراف المتعاقدة هذا النوع من التلوث، وذلك من خلال القرار رقم 3/2000 المتعلق باستخدام سوائل الحفر العضوية وتصريف فتات الحفر الملوثة بسوائل الحفر العضوية الصادر في جوان 2000، والذي يهدف إلى منع والقضاء على تلوث المنطقة البحرية نتيجة استخدام وتصريف سوائل الحفر العضوية وتصريف فتات الحفر الملوثة بسوائل الحفر العضوية (المادة 2).
2 منعت لجنة أوسبار أن تصرف في البحر سوائل الحفر التي تحتوي على أكثر من 1 ملغ من الزئبق في الكلغ الواحد.
3 يعني بأكوام مخلّفات الحفر، تراكم في قاع البحر لمخلّفات الحفر المتأتية من أكثر من بئر. وقد نظمت لجنة أوسبار التلوث الناجم عنها بموجب التوصية رقم 5/2006 المتعلق بنظام إدارة أكوام مخلّفات الحفر البحرية والصادرة في جوان 2006.
4 المادة 1/ي من البروتوكول البحري.
5 REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/19/Rev.1, opcit, pp 56-57.

الأقصى للكميات التي ستستخدم في أي فترة محددة.
4-المنطقة التي يجوز أن تتسرب فيها الكيماويات إلى البيئة البحرية.[1]

ولا يجوز أن يشرع في استخدامها حتى توافق السلطة المختصة على خطة استخدام الكيماويات. ويجوز للطرف المتعاقد أن ينظم أو يحد أو يحظر استخدام الكيماويات طبقا لمبادئ توجيهية تعتمدها الأطراف المتعاقدة.[2]

وقد اشتمل البروتوكول البحري على قائمتين. القائمة الأولى تضمنت المواد الضارة أو المؤذية المحظورة التخلّص منها في البحر والتي تم اختيارها على أساس سميتها ومداومتها وتراكمها الإحيائي (bioaccumulation). إلا أنّ نفس هذه المواد يصبح جائز تصريفها في البحر إذا كانت بكميات ضئيلة جدا تحدد بشكل مشترك من طرف الأطراف المتعاقدة.[3]

أمّا القائمة الثانية، فاحتوت على المواد الضارة أو المؤذية التي تحتاج إلى تصريح مسبق خاص صادر من السلطة المختصة.[4] وتمنح السلطة المختصة هذه التصاريح بعد الأخذ في الاعتبار العوامل الواردة في المرفق الثالث والتي تتلخص في النظر في "خصائص وتركيب النفايات- خصائص مكونات النفايات من حيث ضررها- خصائص مواقع التصريف والبيئة البحرية التي تستقبل هذه النفايات- توافر تكنولوجيات معالجة النفايات- الأضرار المحتملة بالنظام البيئي البحري واستعمالات مياه البحر".

باستثناء المواد المنصوص عليها في القائمة الأولى والثانية، كل تصريف لمواد ضارة أو مؤذية أخرى يقتضي إصدار تصريح مسبق عام صادر من السلطة المختصة. ويمنح أيضا بعد النظر في العوامل الواردة في المرفق الثالث.[5]

لكن لم يتم بعد وضع الخطوط التوجيهية التي تُنظم أو تحد أو تُحظر استخدام الكيماويات. كما أنّ الحدود الدنيا التي تجعل من المواد الضارة أو المؤذية الواردة في المرفق الأول قابلة للتصريف لم يتفق عليها بعد، وإن كان جعلها هدفا محددا ضمن خطة العمل البحرية للمتوسط من شأنه أن يسرع من اعتمادها.

---

[1] المادة 1/ك من البروتوكول البحري.
[2] المادة 9/ 1 و2 من البروتوكول البحري.
[3] المادة 4/9 والمرفق الأول من البروتوكول البحري.
[4] المادة 5/9 والمرفق الثاني من البروتوكول البحري.
[5] المادة 6/9 و7 من البروتوكول البحري.

زيادة عن ذلك، الاعتماد على نظام القوائم أصبح من الماضي لأنّه نموذج يضم المرحلة الأولى من تطوير الأنظمة البيئية الدولية وتم التخلي عن هذا النهج في المرحلة الثانية الحالية من تطوير الأنظمة البيئية، والتي تم افتتحها بعد إعلان ريو 1992 وإدماج التنمية المستدامة في إدارة الأنظمة البيئية، حيث تم استبدال نظام القوائم بنظام يستجيب أفضل للأدلة العلمية الجديدة وإدراجها على نطاق واسع.

وعليه، يتم عكس هذا المنطق، فبدلا من حظر إلقاء بعض المواد الخطرة، يصبح هناك منع عام لإلقاء النفايات إلا إذا تم سردها في "القائمة العكسية".[1] ويستخدم هذا النهج اتفاقية لندن للإغراق لعام 1972 والتي تخلت عن نظام القوائم بعد تعديلها ببروتوكول سنة 1996.

وفي انتظار إدخال التعديلات الملائمة على البروتوكول البحري لكي يساير التطورات الذي عرفها قانون البيئة الدولي، على الدول الأطراف في البروتوكول البحري أن تعيد النظر في قائمة المواد المدرجة في المرفقين الأول والثاني في ضوء المعرفة العلمية الجديدة والممارسات الدولية.[2] وأن تشدّد في فحص المواد الكيميائية.[3] وتعتمد أفضل التقنيات المتاحة وأفضل الممارسات البيئية، وإذا كان ذلك مناسبا تكنولوجيا نظيفة.

فمثلا في منطقة أوسبار، يتعين على السلطات الوطنية تطبيق "مبدأ الإحلال أو الاستبدال" (principe de la substitution)، والذي يقصد به إجراء تطور مستمر نحو استبدال المواد الضارة أو المؤذية بأخرى أقل خطورة أو حتى غير خطرة، والعمل بنشاط على تعزيز هذه العملية لتخفيض التأثير العام على البيئة الناجم عن استخدام المواد الكيميائية في البحر وتفريغها.[4] وقد أعدّت لجنة أوسبار قائمة لمواد مرشحة للتبديل مع الوقت بأخرى أقل ضررا أو عديمة الضرر.[5]

4–الزيت والمخلوط الزيتي (hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures):

---

[1] وضعت لجنة أوسبار في 2013 قائمة للمواد المستخدمة والمصرفة في البحر، والتي لا تشكل مخاطر كبيرة على البيئة، بل لا تشكل خطر أصلا.

[2] كان هذا مطلب العديد من الدول في الاجتماع الثالث المعني بالبروتوكول البحري، بحيث اقترح إجراء مراجعة منتظمة لهذه القوائم والقيود المفروضة على المواد الكيميائية من أجل الأخذ في الاعتبار أي تطورات جديدة. انظر:

- REMPEC/PAM, REMPEC/WG.35/6, opcit, p 9-10, § 72.

[3] يكون مآل جميع المواد الكيميائية المستخدمة في الأنشطة النفطية البحرية، إمّا السماح باستخدامها، أو استبدالها، أو ترخيصها مؤقتا أو منعها.

[4] المادة 1/2 والمادة 1/3/ب من القرار 2/2000 المتعلق بنظام إلزامي وموحد لمراقبة استخدام المواد الكيميائية البحرية والحد من تفريغها والصادر في جوان 2000 ومعدل بالقرار 1/2005 في جويلية 2005.

-نفس هذا المبدأ نص عليه القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار البيئة المستدامة في مادته 3/3. وكذلك مدونة "مودو" نصّت في مادتها 2/10/2 على ضرورة إيلاء اهتمام بتقليل استخدام المواد الخطرة في تصميم وبناء المنصات، وإعادة تدويرها وتيسير عملية التخلّص منها.

[5] Collin Moffat et Co, Bilan de santé 2010, commission OSPAR, Oktoberdruck AG, Londres, 2010, p 66.

يقصد بالزيت في إطار البروتوكول البحري *"النفط في أي شكل بما في ذلك الزيت الخام وزيت الوقود والنفايات الزيتية وفضلات الزيت والمنتجات المكررة، بالإضافة إلى أنواع النفط المذكورة في التذييل"*.[1]
أمّا المخلوط الزيتي، فهو *"كل مخلوط مع أي محتوى زيتي"*.[2]

لتفادي تلوث البيئة البحرية بهذه العناصر، على الأطراف المتعاقدة في البروتوكول البحري أن تضع وتعتمد معايير مشتركة للتخلص من الزيت والمخلوطات الزيتية من المنشآت طبقا للجزء "ألف" من المرفق الخامس الذي ينص على ضرورة معالجة الزيت والمخلوطات الزيتية قبل صرفها في البحر.[3] غير أنّ المعايير المشتركة المزمع وضعها يجب أن تحترم حدا أدنى من المتطلبات. وهي أن يكون الحد الأقصى لمحتوى زيت الآلات لا يزيد عن 15 ملغ في اللتر عندما يكون غير مخفف. ويحدد الأطراف باتفاق مشترك الوسيلة المستخدمة لتحليل محتوى الزيت.

ولكن في غياب هذه المعايير المشتركة بسبب عدم وضعها بعد ونقص القواعد التفصيلية في البروتوكول البحري، يجب اللجوء إلى اتفاقية ماربول، والتي رغم عدم تطبيقها على النفايات التي مصدرها الأنشطة النفطية البحرية، تضمّن الملحق الأول منها المتعلق "بقواعد الوقاية من التلوث النفطي" أحكاما استثنائية تُنظم تصريف الزيت والمخلوط الزيتي من جميع أنواع المنصات النفطية.[4]

فيمنع تصريف الزيت أو المخلوط الزيتي من المنصات الثابتة أو المتنقلة التي تعمل في مجال استكشاف واستغلال موارد قاع البحر، إلا إذا لم تتجاوز نسبة المخلوط الزيتي المصرف وغير المخفف 15 جزء لكل مليون.[5] ورغم اختلاف وحدة القياس مع البروتوكول البحري إلا أنّ الحجم لم يتغير.

كما أنّ الملحق الأول فرض بعض المتطلبات ينبغي أن تتوافق معها كل المنصات النفطية والغازية:
–أن تكون مجهزة، قدر الإمكان، بمعدّات تصفية النفط وأن تكون معتمدة من قبل السلطة المختصة ومصممة بحيث إنّ أي خليط زيتي مفرز في البحر بعد مروره بنظام التصفية يصبح محتوى الزيت فيه لا يتجاوز 15 جزء لكل مليون.
–أن تملك خزانات ذات سعة كافية، لاستقبال بقايا النفط (résidus d'hydrocarbures) التي تفرزها الآلات على متنها والتي من غير الممكن تصفيتها.

---

1 المادة 1/ ل من البروتوكول البحري.
2 المادة 1/ م من البروتوكول البحري.
3 المادة 1/10 من البروتوكول البحري.
4 القاعدة 1/39 من الملحق الأول لاتفاقية ماربول.
5 القاعدة 3/2/39 من الملحق الأول لاتفاقية ماربول. ويجوز تصريف في بحر الزيت أو الخليط الزيتي إذا لم يحترم هذا القيد إذا كان ذلك سيضمن سلامة المنصة أو حياة العمّال. أو إذا كان التصريف ناجما بسبب الأضرار التي لحقت المنصة أو معداتها.

-أن تحتفظ بسجل معتمد من قبل السلطة المختصة يدون فيه جميع العمليات التي تنطوي على تصريف الزيت أو الخليط الزيتي في البحر.[1]

والجدير بالتنويه أنّ الملحق الأول لاتفاقية ماربول صنّف البحر الأبيض المتوسط كمنطقة خاصة،[2] وبالتالي كل تصريف لزيت أو الخليط الزيتي ممنوع إلا إذا احترمت المتطلبات السالفة الذكر بالإضافة إلى شروط أخرى تضمنتها القاعدة 3/15 من نفس الملحق.

5-المياه المتنقلة (eau de déplacement):

يحدث أحيانا أن تنقل المحروقات المستخرجة إلى اليابسة بواسطة ناقلات النفط في حالة عدم ربط منصات الاستغلال بخطوط أنابيب. وبما أنّ السفن النفطية لا يمكن أن تكون مركونة دائما أمام المنصة، يتم بناء خزنات ضخمة بجانبها، يخزّن فيها النفط القادم من المكمن مؤقتا في انتظار شحنه في الناقلات. يكون لهذه الخزانات شكل أسطوانات أفقية. فعند ضخ النفط في الناقلات يملأ الفراغ الذي يتركه النفط بمياه البحر من أجل توفير الاستقرار للخزانات. وعندما تملأ بالنفط من جديد، يتم التخلّص من المياه الزائدة في البحر.[3] فهذه المياه التي تلوثت بفعل اختلاطها بالنفط، قد تكون مصدرا للتلوث إذا صرفت في البحر من دون معالجة.

ونظرا لعدم وجود نص قانوني دولي أو إقليمي عالج صراحة هذا النوع من التلوث، قد يكون في مصلحة البيئة البحرية تطبيق دول المتوسط عن طريق قوانينها الوطنية أحكام البروتوكول البحري والمرفق الأول لاتفاقية ماربول المتعلقة بالزيت والمخلوط الزيتي لتنظيم تصريف هذا النوع من التلوث.

6-النظم المقاومة لالتصاق الشوائب (Peintures antisalissure):

من أجل منع التصاق الطحالب والمحار بهياكل المنصات يتم تطبيق طلاء مقاوم لالتصاق الشوائب.[4] وعادة ما يحتوي هذا الأخير على مبيدات قوية مثل "ثلاثي بوتيل القصدير" (Tributylétain). فرغم أنّه يقلل من زحف الكائنات البحرية على المنشآت البحرية، إلا أنّ جزءا منه يتسرب إلى البيئة البحرية

---

1 القاعدة 2/39 من الملحق الأول لاتفاقية ماربول.

2 "المناطق الخاصة" تعرّف بأنّها المناطق البحرية التي لأسباب فنية تتعلق بحالتها البيئية الهشة والنقل البحري تحتاج لاعتماد أساليب محددة وإلزامية لمنع التلوث. وبالتالي، يمكن للدول الساحلية المعنية أن تطلب "منطقة خاصة "للمناطق البحرية التي يحتمل أن تتأثر من جراء التلوث المتعلق بالسفن للاستفادة من حماية أعلى ضد معدل التسربات المسموح به قد تصل إلى الحظر التام للتصريف. وقد فصّل القرار A.927 (22) الصادر من الجمعية العامة لل م.ب.د الإجراءات الواجب اتباعها لجعل منطقة معينة منطقة خاصة. انظر: القاعدة 11/1 من من الملحق الأول لاتفاقية ماربول.

3 PNUE/PAM, UNEP/IG.74/INF.5, opcit, p 32.

4 عرّفت المادة 2/2 من الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية "النظام المقاوم لالتصاق الشوائب" بأنّه "*أي كسوة، أو طلاء، أو معالجة سطح خارجي، أو وسيلة تستخدم على السفينة للحد من التصاق الكائنات العضوية غير المرغوب فيها أو لمنع التصاقها*".

ويمكن أن يكون له آثار ضارة على العديد من الأنواع. فقد لاحظ فريق من الباحثين في بحر الشمال أنّ مبيد "ثلاثي بوتيل القصدير" يساهم في إذكار (masculinisation) القواقع البحرية الإناث، مما يفضي إلى عدم قدرتهم على التكاثر.[1]

من أجل تنظيم استخدام النظم المقاومة لالتصاق الشوائب على هياكل السفن والحد من آثارها السلبية، اعتمدت م.ب.د اتفاقية دولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية في 5 أكتوبر 2001.[2] وكما تم الإشارة إليه سابقا، فإنّ مفهوم "السفن" في إطار هذه الاتفاقية يشمل المنصات النفطية بكلا نوعيها.

تتعهد الأطراف في الاتفاقية بمنع أو تقييد وضع، أو إعادة وضع، أو تثبيت، أو استخدام النظم المقاومة لالتصاق الشوائب على المنصات التي ترفع علمها (المنشآت المتنقلة)، فضلا عن المنصات التي لا ترفع علمها ولكنها تعمل تحت سلطتها(المنشآت الثابتة).[3]

والجدير بالبيان في هذا المقام أنّ الاتفاقية لا تمنع استخدام كل النظم المقاومة لالتصاق الشوائب وإنّما فقط تلك التي تحتوي على مركبات عضوية قصديرية تعمل كمبيدات (Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure).[4]

ويرجع للدول الساحلية أن تجري معاينات للمنشآت البحرية التي تشتغل تحت سلطتها من أجل تحديد ما إذا كانت تمتثل للأحكام الواجبة الانطباق من هذه الاتفاقية وإصدار الشهادات لها.[5]

7-التلوث الضوضائي أو السمعي:

بناء المنشآت البحرية وإجراء عمليات الحفر والدراسات الزلزالية التي تستخدم بنادق الهواء أثناء الاستكشاف تشكل مصادر للضوضاء تحت الماء. وهذه الأخيرة (الضوضاء) تخلق أصواتا تعتبر شكلا من أشكال الطاقة. وبالتالي، يمكن أن تتفق مع مفهوم "التلوث" الواردة في ا.ا.م.ق.ب واتفاقية برشلونة.

يتمخض عن هذا النوع من التلوث تداعيات على المدى القصير والتي تتمثل أساسا في نقص حجم الصيد. أمّا على المدى البعيد، فهي غير معروفة بشكل جيد وتختلف باختلاف البيئات والكائنات

---

[1] Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, opcit, p 84.

[2] لم يعالج البروتوكول البحري هذا النوع من التلوث.

[3] المادة 1/4 والمادة 1/3 من الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية.

[4] انظر المرفق رقم 1 من الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية.

[5] المادة 10 و11 من الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية.

المعرضة لهذه الأصوات. الدراسات المختبرية على الأسماك والسلاحف والثدييات البحرية المتواجدة في محيط المسح الزلزالي أثبتت أنّ الأصوات التي تنتجها البنادق الهوائية يمكن أن تسبب نزيفا وتلفا في خلايا المخ والجهاز السمعي.[1]

كما أنّ هذه الموجات الصوتية تؤثر على الأسماك والثدييات البحرية التي تفر من منطقة الاستكشاف، مما يؤدي إلى انخفاض فرصة صيد الأسماك الى ما يصل 40٪ بالقرب من مناطق الاستكشاف.[2]

وحاليا لا يوجد نص قانوني، سواء دولي أو إقليمي، يضع قواعد واضحة تحكم التلوث السمعي الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية. وحتى خطة العمل البحرية للمتوسط لم تتطرق إليه وإنّما جعلته موضوعا للبحث المستقبلي.

لذلك، وأمام ارتفاع مستوى عدم اليقين، من الضروري على الدول المتوسطية أن تسن تشريعات وطنية تحكم هذا الجانب على غرار ما فعلته دول أخرى،[3] وتعتمد مقاربة وقائية، بما في ذلك الالتزام بتقييم الأثر البيئي، والرصد والمتابعة.

8–التلوث الضوئي:

تحتوي المنشآت النفطية على متنها العديد من المصابيح والإنارات الضرورية لعملها أو كأداة لإعلان موقعها بالنسبة للمستخدمين الأخرين للبحر. وقد لا حظ بعض الباحثون أنّ الطيور المهاجرة والطيور البحرية التي تقطع بحر الشمال أو تقتات منه تنجذب بشكل متكرر إلى مصادر الضوء الموضوعة على المنصات، خصوصا عند سوء الأحوال الجوية، والتي يمكن أن يؤثر على أعداد كبيرة من أنواع الطيور أو يكون مدعاة لموتها.[4]

لكن الدراسة التي أعدتها لجنة أوسبار بيّنت أنّ الأدلة ليست كافية لاستنتاج وجود أو عدم وجود تأثير كبير على الكائنات الحية. ومع ذلك، ووفقا لمبدأ الحيطة، قرّرت اللجنة أنّه لا ينبغي أن يكون غموض

[1] Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, opcit, pp 75-76.

[2] Sandra KLOFF et Clive WICKS, opcit, pp 27-28.

[3] وضعت بعض الدول تدابير ملموسة تفرض قيودا على الدراسات الزلزالية، مثل **النرويج** التي حظرت الدراسات الزلزالية بالقرب من طرق هجرة الأسماك. كما منعتها على مدار السنة في المياه الضحلة المعروفة بأنّها مناطق لتكاثر الأسماك وفي مناطق الصيد.
-وثمة بعض الشركات النفطية مثل **شل** (Shell) التي تستعمل بنادق الهواء مع ارتفاع تدريجي في القوة، وتسمى "بداية لينة" (soft start) لإعطاء الوقت للحيتان والأسماك لمغادرة المنطقة المعنية بالدراسة. انظر:
- Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, opcit, p 77.

[4] Commission OSPAR, Lignes directrices pour réduire l’impact de l’éclairage des installations offshore sur les oiseaux dans la Zone maritime OSPAR, Accord OSPAR 2015-08, 2015, § 2-3.

الآثار الحقيقة على الأنواع المختلفة سببا لعدم اتخاذ إجراء باستخدام أفضل التقنيات المتاحة لمنع أو تقليل تأثير الإضاءة التقليدية على الطيور التي تمر أو تقتات من بحر الشمال.[1]

لذلك اعتمدت في 2015 "المبادئ التوجيهية للحد من تأثير إضاءة المنشآت البحرية على الطيور في المنطقة البحرية لأوسبار". وتوفر هذه المبادئ التوجيهية المشورة إلى الأطراف المتعاقدة التي تسعى لتحديد كيفية معالجة الأثر المحتمل للإضاءة التقليدية للمنشآت البحرية على الطيور.

ومن جملة الحلول التي قدّمتها:

1-تقييم جميع معدات الإضاءة المتواجدة على المنشآت البحرية لتحديد ما إذا كانت أساسية أم لا لأسباب تتعلق بالسلامة وإذا كان من الممكن التقليل منها.

2- التقليل من عدد المصابيح وقوّتها على المنشآت البحرية إلى أدنى حد ممكن بما يتفق مع قواعد السلامة، كلما كان وحيثما كان ممكنا.

3-إزالة مصادر الضوء غير الضرورية إلى أقصى حد ممكن.

4-تقليل قدر الإمكان الإنارات في المناطق التي لا تحتاج إلى إضاءة دائمة.[2]

والجدير بالبيان أنّ كلا من البروتوكول البحري وخطة العمل لتنفيذه أغفلت تماما معالجة هذه المسألة، ولم تشر إليها لا من بعيد ولا من قريب، ولم يتم تناولها حتى أثناء اجتماعات الفريق العامل المعنى بالبروتوكول البحري. ويرجع سبب ذلك ربما إلى حداثة المسألة التي ظهرت في السنوات القليلة الأخيرة، بحيث حتى منطقة أوسبار التي تعرف تقدما كبيرا، مقارنة بالمناطق الأخرى، في تنظيم المسائل المتعلقة بالأنشطة النفطية البحرية لم تتطرق لها حتى سنة 2015. وعليه، لا يوجد ما يمنع أطراف اتفاقية برشلونة من التشريع في هذه المسألة مستلهمة من المبادئ التوجيهية التي وضعتها لجنة أوسيار.

9- حرق الغاز (Torchage):

يقتصر حرق الغاز[3] على الآبار النفطية دون الآبار الغازية، لأنّ كل مكمن نفطي يحتوي على كمية ضئيلة من الغاز تصاحب البترول عند استخراجه. ونظرا لعدم إمكانية نقل الغاز بنفس وسائل نقل النفط لأسباب تقنية، من جهة. وبما أنّه لا يمثل مصلحة اقتصادية تبرر بناء البنى التحتية اللازمة لتصديره

[1] Commission OSPAR, Lignes directrices pour réduire l'impact de l'éclairage des installations offshore sur les oiseaux dans la Zone maritime OSPAR, Accord OSPAR 2015-08, 2015, § 4-5.

[2] Lignes directrices pour réduire l'impact de l'éclairage des installations offshore sur les oiseaux dans la Zone maritime OSPAR, § 10-13.

[3] عرّف قانون المحروقات في مادته الأولى حرق الغاز بأنه "*عملية تتمثل في حرق في الهواء للغاز الطبيعي*".

ومعالجته والتي تتطلب استثمارات ضخمة، من جهة أخرى. تجنح الشركات لحرقه، لأنّ الاحتفاظ به على متن المنصة يهدد سلامة المنشآت والعمّال بسبب خطر الانفجار.[1]

حرق الغاز يُنتج في الغالب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الذي يساهم في الاحتباس الحراري. كما أنّ الشعلة والضوء المنبعثة منه يمكن أن تكون مصدرا للتلوث الضوئي وتعكير صفو البيئة الليلية.

كل الدول تمارس الحرق باعتباره أحسن حل اقتصادي وأمني للتخلص من الغاز. لكن في السنوات الأخيرة ثمة العديد من الدول من أصدرت قوانين لمنع هذه الممارسة أو التقليل منها، من بينهما الجزائر.[2] خاصة بعد أن أطلق البنك العالمي مبادرة تصبو للوصول إلى صفر حرق بحلول 2030.[3]

وبالرجوع إلى البروتوكول البحري، ينص في مرفقه الخامس على أنّه *"ينبغي اتخاذ جميع التدابير الوقائية الضرورية لضمان أنّ أي غاز ينتج عن أنشطة الزيت يتم **إشعاله** أو استخدامه بطريقة ملائمة"*.

يظهر من هذه الفقرة أنّ البروتوكول البحري يمنع تصريف الغاز مباشرة في الهواء بسبب ما ينجم عنه من أضرار وخيمة.[4] وبالتالي يقترح حلّين، إمّا إشعاله، والذي كما رأينا، تعمل الدول جاهدا لإيجاد حلول أخرى لتجنب اللجوء إلى الحرق. أضف إلى ذلك، البروتوكول البحري لم يشترط إصدار رخصة "الحرق" من السلطة المختصة ولم يعط أي تفصيل آخر.

وإمّا "استخدامه بطريقة ملائمة" من دون تحديدها. لكن الصناعة النفطية أو جدت بعض الحلول لتفادي إهدار هذا المورد الطبيعي الثمين، مثل:

1-إعادة حقن الغاز المستخرج مع النفط في المكمن للحفاظ على الضغط وعلى مستوى إنتاج عالٍ.

---

[1] Robert D. BOTT, Flaring Questions + Answers, Second Edition, Canadian Centre for Energy Information, Canada, 2007, p 4.

[2] طبقا للمادة 52 من قانون المحروقات يمنع حرق الغاز، إلا إذا منحت "ألنفط"، وبصفة استثنائية، رخصة لمدة محدودة بعد طلب من المشغل. ويحدد شروطها المرسوم التنفيذي رقم 13-400 والمتعلق بتحديد "شروط منح الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات رخصة استثنائية لحرق الغاز والعتبة المقبولة وشروط التعريفات الخاصة في المناطق النائية أو المعزولة" الصادر في 27 نوفمبر 2013 (ج.ر العدد 63 الصادرة في 15 ديسمبر 2013).

[3] Banque mondiale, COP21 : soutien massif aux efforts d'élimination du torchage de gaz, http://www.banquemondiale.org/fr/news/press-release/2015/12/07/bid-to-end-routine-gas-flaring-gets-huge-boost-at-cop21, 07/12/2015.

[4] هناك بعض الشركات النفطية كانت تقوم بتصريف الغاز الطبيعي (venting) مباشرة في الغلاف الجوي دون حرقه. لكن كل دول العالم أضحت تحظر ذلك، لأنّ تصريف الغاز دون حرقه ينتج انبعاثات الميثان والذي يكون ضرره أكبر بواحد وعشرين (21) مرة من ثاني أكسيد الكربون. انظر:

-John KEARNS & Co, Flaring & venting in the oil & gas exploration & production industry- An overview of purpose, quantities, issues, practices and trends, Report No. 2.79/288, The International Association of Oil & Gas Producers, January 2000, p 3.

ثم يمكن فيما بعد إنتاجه وبيعه عند توقف إنتاج النفط وجفاف البئر.[1]

2-تلبية احتياجات الطاقة في موقع الإنتاج من خلال استعمال الغاز المستخرج لتوليد الكهرباء.

وعليه، يظهر جليّاً أنّ البروتوكول البحري يحتاج لتنقيح من أجل إدخال الممارسات الجديدة والتطورات التي عرفتها الأنشطة النفطية البحرية في مجال حرق الغاز.[2]

ويبقي أن نشير إلى أنّ م.ب.د لغرض مكافحة الغازات المنبعثة في الهواء من السفن لا سيما تلك المنبعثة من محركات السفن، اعتمدت في 26 سبتمبر 1997 المحلق السادس لاتفاقية ماربول المتعلق ب "منع تلوث الهواء بانبعاثات السفن".[3]

طبقا للقاعدة 19 منه "*يجب أن تمتثل منصات الحفر والمنصات الثابتة والعائمة لمتطلبات هذا المرفق*". إلا أنّه تعفى من ذلك "*الانبعاثات الناشئة مباشرة عن استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات ذات الصلة*". ويعني ذلك أنّ محركات المنشآت البحرية مجبرة على الالتزام بمحتواه فقط فيما يخص الانبعاثات التي ليس لها علاقة باستكشاف واستغلال قاع البحر.

ثانيا: التلوث التشغيلي الذي ليس له علاقة مباشرة بالاستكشاف والاستغلال

الحفر والاستغلال مسؤولان أيضا عن النفايات التي ليس لها علاقة مباشرة بالأنشطة النفطية البحرية. والمتمثلة في مياه الصرف الصحي **(1)** وفضلات شاغلي المنصات البحرية **(2)**، بحيث لا ترتبط ارتباطا مباشرا بعمليات الاستكشاف والاستغلال ولكن ترافقها. هذه العناصر بكميات كبيرة يمكن أن تكون سببا في إلحاق ضرر بالبيئة البحرية، وعلى وجه الخصوص، إلى الكائنات الحية الموجودة في المنطقة المحيطة بالمنشآت.

وقد أطرت أحكام البروتكول البحري هذه الإفرازات. وبما أنّها ليست لها علاقة مباشرة بالاستكشاف والاستغلال، أطرها أيضا الملحق الرابع[4] والخامس[5] من اتفاقية ماربول.

1-مياه الصرف الصحي (eaux usées):

---

[1] Robert D. BOTT, opcit, p 5.

[2] وضعت خطة العمل البحرية للمتوسط "آثار انبعاثات الهواء الصادرة عن الأنشطة النفطية البحرية" كموضوع للبحث المستقبلي.

[3] دخل حيز النفاذ في 19 ماي 2005، وعُدّل في أكتوبر 2008، ودخل التعديل حيز النفاذ في الفاتح جويلية 2010. لم تصادق عليه الجزائر.

[4] عُدّل الملحق الرابع مرتين، ودخل أخر تعديل حيز النفاذ في الفاتح جانفي 2013.

[5] دخل الملحق الخامس حيز النفاذ في 31 ديسمبر 1988. وعُدّل في جويلية 2011 ودخل التعديل حيز النفاذ في الفاتح جانفي 2013.

تصريف مياه الصرف الصحي التي مصدرها شاغلي المنصات في البحر دون معالجة يمكن أن يساهم في التلوث البحري ويتسبب في نضوب الأكسجين. كما أنّ التلوث يمكن رؤيته بالعين المجردة في المناطق الساحلية، الأمر الذي يطرح مشاكل بالنسبة للبلدان التي تعتمد على السياحة.[1]

عرّف البروتوكول البحري مياه الصرف الصحي، أو كما أسماها "المجاري" في المادة 1/ن بأنّها "1- *مياه التصريف والنفايات الأخرى من بالوعات دورات المياه والمباول والمراحيض* **(مياه سوداء)**، 2-*مياه التصريف من المرافق الطبية (المستوصفات والمستشفيات وما إلى ذلك) عبر أحواض الغسيل والمغاسل والبالوعات الموجودة في هذه المرافق* **(مياه رمادية)**، 3-*مياه النفايات الأخرى عند مزجها بعمليات التصريف المحددة أعلاه"*.

ويجدر الإشارة إلى أنّ هذا التعريف استُنْسِخ من الفقرة 3 من القاعدة 1 من الملحق الرابع التابع لاتفاقية ماربول والمتعلق ب "منع التلوث الناجم عن مياه الصرف الصحي من السفن". باستثناء الفقرة الفرعية 3 التي تشير إلى "*المياه التي مصدرها المساحات المستعملة لنقل الحيوانات الحية*"، والتي من الطبيعي تم استبعادها لأنّ المنصات البترولية ليس من مهامهما نقل هذه الأخيرة.

ألزم البروتوكول البحري الطرف المتعاقد أن يمنع المشغل من تفريغ المجاري من المنشآت البحرية التي يتواجد على متنها عشر (10) أشخاص أو أكثر ويكونون مقيمين بصورة دائمة. إلا إذا صُرّفت بأحد الطرق الثلاثة المذكورة في المادة 1/11. وبمفهوم المخالفة، كل منصّة تحمل 10 أشخاص أو أكثر غير مقيمين بصفة دائمة أو تحمل أقل من 10 أشخاص مقيمين أو غير مقيمين بصفة دائمة لا تسري عليها أحكام المادة 1/11، وتتمثل في:

1-مرور المجاري من خلال محطة معالجة وافقت عليها السلطة المختصة واعتمدتها، أو

2-التخلّص من مياه المجري بعد احترام أربعة (4) شروط:
أ-أن تعالج مياه المجاري قبل صرفها. ب-أن توافق السلطة المختصة على طريقة معالجتها. ج-أن تُصرف عن بعد أربعة (4) أميال بحرية على الأقل من أقرب أرض أو منشأة مصايد أسماك ثابتة، د-أن تعالج الدول المتعاقدة كل حالة على حدة.[2] أو

3-عدم معالجة المجاري، ولكن تم تصريفها طبقا للقواعد الدولية. والمقصود ب "القواعد الدولية" في سياق هذه الفقرة، الملحق الرابع لاتفاقية ماربول. فرغم أنّه لم ينص صراحة بأنّ أحكامه تطبق على المنصات

---

[1] Jean-Daniel TROYAT, jacques-Max LASSEZ, opcit, p 5.

[2] المادة 1/11 من البروتوكول البحري.

البحرية، إلا أنّه لا يوجد ما يمنع من إحالة تنظيم مسألة معينة على أحكامه إذا قرّرت الأطراف ذات المصلحة ذلك.

وطبقا للقاعدة 11 من الملحق السالف الذكر، يسمح بالتخلّص من مياه الصرف الصحي غير المعالجة في البحر إذا تحققت الشروط التالية:
أ–أن يتم طحنها وتطهيرها باستخدام جهاز موافق عليه من السلطة المختصة.
ب–أن تكون على مسافة أكثر من 3 أميال بحرية من أقرب أرض.
ج–أمّا مياه الصرف الصحي غير المطحنة وغير المطهرة فيجب أن تصرف على مسافة 12 ميلا بحريا من أقرب أرض.

والجدير بالتنويه أنّ مياه المجاري يحظر التخلّص منها على كل حال، حتى ولو مرت بالطرق الثلاثة (3) السالفة الذكر *"إذا أدى التصريف إلى وجود مواد صلبة طافية ظاهرة أو تلون أو إزالة لون أو عتامة المياه المحيطة*".[1]

ويجب أن تفرض السلطات المختصة أحكاما أكثر صرامة إذا كانت التيارات في المنطقة موضوع التصريف قوية من شأنها أن تساعد في وصول مياه الصرف الصحي إلى الساحل قبل تحللها، أو كان التصريف بالقرب من محميات بحرية،[2] مثل زياد مسافة تفريغها.

وإذا اختلطت مياه المجاري بنفايات ومواد ضارة أو مؤذية، نص البروتوكول البحري على *"تطبق شروط أكثر صرامة*" من دون أن يبيّن المقصود بهذه الشروط.[3] وكان من الأجدر واللائق أن ينص صراحة على تطبيق الأحكام الواردة في التخلّص من الموارد الضارة أو المؤذية.

<u>2–فضلات شاغلي المنصات البحرية:</u>

يولِّد شاغلو المنصات أثناء إقامتهم حجما مهما من النفايات. وهذه القمامات التي تلقى من المنشآت البحرية يمكن أن تكون قاتلة للحياة البحرية تماما مثل النفط أو المواد الكيميائية. ويشكل البلاستيك الخطر الأكبر الذي يمكن أن يطفو على مدى سنوات (450 سنة). كما أنّ الثدييات البحرية والأسماك في بعض الحالات قد تخطئ وتعتقد أنّ البلاستيك غذاء، أو يمكن أيضا أن تتعلق في الحبال والشباك والحقائب والحلقات البلاستيكية.[4]

---

[1] المادة 3/11 من البروتوكول البحري.
[2] المادة 2/11 من البروتوكول البحري.
[3] المادة 4/11 من البروتوكول البحري.
[4] Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, opcit, p 83.

عرّف البروتوكول البحري "الفضلات" في الفقرة "س" من المادة 1 بأنّها "جميع *أنواع نفايات الطعام والنفايات المنزلية والنفايات المتولدة من تشغيل العمليات العادية للمنشآت والمفروض التخلّص منها بصورة مستمرة أو دورية...*". ولكن استثنت هذه الفقرة المواد المؤذية والضارة، خاصة المواد المذكورة في الملحق 1 و2.

منع البروتوكول البحري التخلّص من المنتجات والمواد التالية:

1- جميع أنواع البلاستيك، بما في ذلك الحبال الاصطناعية (cordages) وشبكات صيد الأسماك الاصطناعية وأكياس المخلّفات البلاستيكية،

2- جميع المخلّفات التي لا تتحلل بيولوجيا، بما في ذلك المنتجات الورقية والخرق (chiffon) والزجاج (verre) والمعادن (objets métallique) والزجاجات (bouteilles) والأواني الفخارية (vaisselle) ومواد الحشو (fardage) والتبطين (revêtement) والتعبئة (emballage).[1]

لكن في المقابل، أجاز التخلّص من "فضلات الطعام" في مكان يكون بعيدا قدر الإمكان عن الأرض، وطبقا للقواعد والمعايير الدولية،[2] من دون أن يشرح المقصود ب "فضلات الطعام"، ومن دون أن يحدد مسافة معينة للتخلص منها، فحبذ لو ضبط ذلك مثلما فعل مع مياه الصرف الصحي. كما أنّه لم يتضمن أحكاما مفصّلة حول كيفية التخلّص من فضلات الطعام، وإنّما أسند ذلك "للقواعد الدولية"، والتي يقصد بها الملحق الخامس من اتفاقية ماربول المتعلق ب "منع التلوث الناجم عن الفضلات من السفن"، كونها أوجدت أحكاما خاصا للمنصات الثابتة والمتنقلة.

عرّف المحلق الخامس السالف الذكر، "فضلات الطعام" بأنّها "جميع المواد الغذائية التالفة أو السليمة، وتشمل الفواكه والخضروات ومنتجات الألبان والدواجن واللحوم ومخلّفات الطعام المنتجة على متن السفن".[3] ويشترط للتخلص منها في البحر:

-أن تكون المنصات مثبتة على أكثر من اثني عشر (12) ميلا بحريا من أقرب الأراضي.

-أن تمر في طاحونة (broyeur) أو مُفَتِّت (concasseur).

-أن تمر فضلات الطعام المسحوقة أو المفتتة في غربال ذات فتحات لا تزيد عن 25 ملم.[4]

---

[1] المادة 1/12 من البروتوكول البحري.

[2] المادة 2/12 من البروتوكول البحري.

[3] القاعدة 8/1 من الملحق الخامس لاتفاقية ماربول.

[4] القاعدة 2/5 من الملحق الخامس لاتفاقية ماربول.

أمّا الفقرة 3 من المادة 12 من البروتوكول البحري فجاءت غامضة وتنقصها الدقة، بحيث نصت أنّه *"إذا اختلطت الفضلات مع مواد يقضي التخلّص منها شروط مختلفة، تطبق شروط أكثر صرامة"*.[1] إلا أنّها لم تحدد نوع هذه المواد وشروط التخلّص منها. والراجح أنّ المقصود بها كل النفايات المذكورة في البرتوكول، على غرار مياه الإنتاج، أو سوائل الحفر، أو المواد الضارة أو المؤذية، أو الزيت والخليط الزيتي. فإذا اختلطت الفضلات مع هذه الأخيرة، يكون من الأنسب تطبيق نفس الأحكام المستخدمة للتخلص من كل نوع على حدة.

ومن الجدير بالذكر في الأخير أنّ كل أنواع التلوث التشغيلي السالفة الذكر إذا لم يحترم المشغل شروط التخلّص منها، لا يجوز له أن يصرفها في البحر، وإنّما يصبح ملزما بأن يتخلص منها في مرافق الاستقبال على البر المعينة لذلك.[2] وكل تخلص غير قانوني يقابله فرض عقوبات من طرف الدول التي تجري الأنشطة النفطية البحرية على أراضيها.[3]

غير أنّ البروتوكول البحري وضع بعض الاستثناءات تسمح للمشغل بتصريف في البحر كل مصادر التلوث التشغيلي من دون الحاجة لمعالجة أو لاحترام شروط التخلّص، وذلك في حالة:
1--القوة القاهرة ولا سيما إذا كانت عمليات التخلّص ضرورية لإنقاذ الأرواح، أو لضمان سلامة المنشأة، أو يترتب على الامتناع عن التصريف حدوث أضرار للمنشآت أو.معداتها.
2-التصريف في البحر لمواد تحتوي على زيت أو مواد ضارة أو مؤذية تخضع للموافقة المسبقة للسلطة المختصة من أجل تفادي تلوث أكبر من الكميات المفرزة.[4]

لكن يبقي المشغل ملزما باتخاذ جميع التدابير الوقائية المعقولة لخفض الآثار السلبية لهذا التصريف المخالف لأحكام البروتوكول. ويبلغ أمانة اتفاقية برشلونة وكل دولة من المحتمل أن تتأثر، ويوافيها بالتفاصيل الكاملة للظروف وطابع وكميات النفايات التي تم تصريفها.[5]

---

[1] المادة 3/12 من البروتوكول البحري.
[2] نظمت السلطات الجزائرية مرافق معالجة النفايات على البر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04-410 الذي يحدد القواعد العامة لتهيئة واستغلال منشآت معالجة النفايات وشروط قبول النفايات على مستوى هذه المنشآت، الصادر في 14 ديسمبر 2004 (ج.ر العدد 81 الصادرة في 19 ديسمبر 2004).
[3] المادة 13 من البروتوكول البحري.
-على المستوى الوطني، يخضع التصريف غير القانوني إلى أحكام الفصل الرابع من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
[4] المادة 1/14 من البروتوكول البحري.
[5] المادة 3/14 من البروتوكول البحري.

ووفقا لخطة العمل البحرية للمتوسط، تقوم الدولة بإعداد تقرير دوري كل سنيتن وترسله لأمانة الاتفاقية، يتضمن البيانات المتعلقة بعمليات الصرف، والانسكابات، والانبعاثات الصادرة عن منشآت النفط والغاز البحرية.[1]

الفرع الثاني: التلوث العرضي (La pollution accidentelle)

يقصد ب "التلوث العرضي" التلوث الناجم عن فعل مفاجئ ومستقل عن إرادة الإنسان ويرجع لعدة مصادر ويكون بدرجات متفاوتة ومتنوعة. وفي سياق الأنشطة النفطية البحرية، يمكن أن تصرف الآبار المعرضة لحادث عارض أحجام كبيرة من المحروقات، أكبر بكثير من تسربات ناقلات النفط.

أظهر استعراض الحوادث في جميع أنحاء العالم على مدى السنوات الخمسين (50) الماضية (1956–2012)[2] أنّ المئتي (200) حادث حتى الآن، معظمها وقع في المياه الضحلة على عمق أقل من 150 متر، والقليل منها حدث في المياه العميقة. ونادرا ما تحصل خلال عمليات إنتاج النفط الروتينية، بل خلال عمليات الحفر الاستكشافية. وُيفسَّر ذلك كون أنشطة الاستكشاف يمكن أن تصادف عقبات غير معروفة تقود إلى تسرب غير متحكم فيه للمحروقات.[3]

ويمكن تلخيص أهم أسباب ذلك فيما يلي:

أولا: الانفجار (blow–out eruption)

يعتبر الانفجار أكثر الأسباب المسؤولة عن التلوث العرضي. ويقصد به اندفاع مفاجئ وغير متحكم فيه لكميات كبيرة من النفط والغاز من بئر. ويمكن أن يسبب انفجارٌ أو حريقٌ أو خسائرَ في الأرواح والمعدّات، وتلوثا ضخما.[4] ويحدث إذا اصطدمت منصة الحفر بجيب نفطي ذي ضغط جيولوجي كبير أو عطل تقني أو خطأ بشري.[5] ورغم أنّ التكنولوجيا التي تقلل من انفجار الآبار تطوّرت في السنوات الأخيرة، إلا أنّ الانفجارات ما انفكت تحدث بين الفينة والأخرى.

القسط المحتمل من النفط المتسرب عند الانفجار يتوقف على حجم وضغط المكمن. ويمكن أن يستمر لأيام أو أسابيع إذا لم يستطع المشغل احتواءه.

---

[1] الهدف المحدد رقم 5.

[2] يمكن الاطلاع على هذا الإحصاء في:

-European Maritime Safety Agency, opcit, pp 99-103.

[3] Ibid, pp 34-35.

[4] Nikita SCICLUNA, opcit, p 20.

[5] Sandra KLOFF et Clive WICKS, opcit, p 32.

وتعتبر حادثة ديب واتر هورزن أكبر حادثة تلوث ناجمة عن الأنشطة النفطية البحرية والتي مردّها الانفجار. بالإضافة إلى بعض الأحداث المماثلة التي حدثت في البحر المتوسط، مثل حادثة منصة "الأدرياتيكي الرابعة" (Adriatic IV) في السواحل المصرية[1] وحادثة منصة الاستغلال "D−103 " في السواحل الليبية.[2]

وللتقليل إلى أقصى حد من مخاطر حدوث انفجارات، نص البروتوكول البحري على ضرورة استخدام أفضل أنظمة السلامة تطورا واختبارها بشكل دوري لمنع الانفجارات، وضرورة تكوين طاقم مدرب بشكل جيد لتنفيذ وصيانة هذه الأنظمة في الموقع.[3]

والمعمول به في الميدان، أن يتم تركيب على رأس البئر "مانع الانفجارات" (blow out preventer)، وهو عبارة عن مجموعة من الصمامات توضع على رأس البئر لسد فوهة البئر إذا تعرّض لضغط كبير من أجل منع تسرب النفط. وقد ألزم البروتوكول البحري المسؤول عن تسيير مانع الانفجارات أن يتمتع بالمؤهلات التي تضعها السلطة المختصة، لا سيما التدريب المستمر على السلامة والمسائل البيئة.[4]

ثانيا: عطل تقني

قد يقود خطأ تقني إلى تلوث عرضي على غرار حادثة "Ekofisk"، والتي حصلت في 22 أفريل 1977 بسبب محاولة عمال المنصة استرجاع أدوات للقياس بقيت علقت في البئر، فاضطروا لنزع مانع الانفجارات، لكن اندفاع النفط إلى الأعلى فاجأهم، وظل يتسرب في البحر لمدة أسبوع قبل صده بحيث قُدّرت الكميات المسربة ما بين 80،000 و126،000 برميل.[5]

---

[1] في 10 أوت 2004، وقع انفجار متبوع بحريق على المنصة "الأدرياتيكي الرابعة" التي كانت تقوم بأعمال حفر في حقل "التمساح" قبالة سواحل بورسعيد بمصر. ثم انتشرت النيران وبقية تحترق لأكثر من أسبوع قبل أن يتم السيطرة عليها. ولحسن الحظ لم يسفر عن تلوث لكن أدى ذلك إلى تدمير المنصة بالكامل. انظر:

-Michalis CHRISTOU, Myrto KONSTANTINIDOU, Safety of offshore oil and gas operations : Lessons from past accident analysis, report n° : EUR 25646 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2012, pp 18-19.

[2] رغم عدم وجود معلومات مفصلة عن هذا التسرب، إلا أنّه وقع في أوت 1980 قبالة سواحل طرابلس في ليبيا، في أعقاب انفجار بئر أدى إلى تسرب حوالي 140،000 طن من النفط (1،000،000 برميل). ويمثل، حتى الآن، أكبر تسرب للنفط البحري في البحر الأبيض المتوسط. انظر:

-European Maritime Safety Agency, opcit, p 48.

[3] الفقرة "ج" من المرفق السادس من البروتوكول البحري.

[4] الفقرة "و" من المرفق السادس من البروتوكول البحري.

[5] Michalis CHRISTOU, Myrto KONSTANTINIDOU, opcit, p 18.

ومن ثم، ليس غريبا أن يشترط البروتوكول البحري من المشغل أن يمتلك معدّات وأجهزة كافية في المنشآت وفي **حالة صالحة للعمل** لحماية الأرواح ومنع ومكافحة التلوث العارض وتسهيل الاستجابة الفورية في حالة الطوارئ.[1] وفحصها وتجريبها بشكل دوري للحد من مختلف مخاطر التلوث.

ثالثا: تقادم الهياكل

مع مرور الوقت، وتقادم البنى التحتية، لا سيما بفعل الظروف المناخية، يصبح خطر التلوث العرضي بسبب تآكل الهياكل كبيرا. وقد يكون هذا التقادم كافيا لانهيار المبنى بشكل كامل.[2] ويمكن أن يكون مصدر التلوث إمّا منصة نفطية مثل منصة "parker drilling 14" التي انهارت بسبب تآكل هيكلها نظرا لقدمها، أو خطوط الأنابيب التي تزيد هشاشتها بفعل الزمان مما يؤدي إلى تمزقها.[3]

وعليه، طلب التوجيه البحري من المشغلين عند اعداد تقرير المخاطر الكبرى أن يأخذ في الاعتبار تأثير الطقس وتغير المناخ على صمود المنشآت على المدى الطويل.[4] أمّا البروتكول البحري فلم يشير إلى هذه الحيثية. والراجح أنّ مجموعة النفط والغاز البحرية ستتطرق لذلك عند إعدادها لقواع السلامة في إطار خطة العمل البحرية للمتوسط.

رابعا: سوء الأحوال الجوية (الأمواج –الرياح –التيارات)

تتميز بعض المناطق بأحوال جوية قاسية تفرض على المشغلين الاستعانة بمنشآت بحرية مصمّمة لمقاومة الطقس السيئ جدا. إلا أنّ ذلك لا يكفي أحيانا ويحصل ما لا يحمد عقباه. ومن أمثلة ذلك ما حدث في أكتوبر 2007 حينما كانت الشركة النفطية PEMEX تستغل حقل نفط قبالة سواحل المكسيك بواسطة منصة الاستغلال "Kab 101"، وقد اضطرت للاستعانة بمنصة الحفر المرفوعة "Usumacinta" لإجراء بعض أعمال الحفر في نفس الحقل. لكن قوة الرياح دفعتها للاصطدام بمنصة الاستغلال. ترتب على ذلك تسرب أحجام معتبرة من النفط ووفاة 21 عاملا.[5]

---

[1] المادة 2/15 من البروتوكول البحري.

[2] Cristina GOMEZ, David R. GREEN, opcit, p 22.

[3] بالنسبة لخطوط الأنابيب قد تتمزق بفعل مرساة السفن أو شبكات الصيد التي تتعلق بها وحتى ولو كان الأنبوب مدفونا في قاع البحر، فإنّ نشاط التيارات البحرية تستطيع كشفه بفعل الزمان.

[4] الفقرة 33 من التوجيه البحري.

[5] Lee CORDNER, opcit, p 29.

لذلك، ألزم البروتوكول البحري عند بناء وتشييد المنشآت أن تُصمّم بطريقة تسمح لها بمواجهة أي ظاهرة طبيعية، وعلى وجه الخصوص، *أقصى أوضاع الرياح والأمواج كما تدل على ذلك أنماط الطقس التاريخية*".[1]

كما أنّ التوجيه البحري يأخذ في الاعتبار تأثير ظروف الطقس على المرافق البحرية عن طريقة ثلاثة (3) إجراءات. أولا، من خلال "الإخطار بالتصميم" (notification de conception)، حيث ألزم المشغل أن يقدّم وصفا لظروف الطقس التي تتميز بها المنطقة التي ستُثبت فيها المرافق البحرية، واحتمال تأثيرها على سلامة العمليات.[2] ثانيا، بواسطة "إخطار للعمليات على البئر"[3] (Notification d'opérations sur puits) والذي يشرح فيه المخاطر التي قد تؤثر في العمليات على البئر، لا سيما الظروف المناخية.[4] وأخيرا، عن طريق "تقرير المخاطر الكبرى"، والذي من بين العناصر التي يتضمنها إحصاء لكل المخاطر التي من المحتمل أن تتعرض لها منصات الحفر والإنتاج، احتمال وقوعها وتقييم تداعياتها، خاصة أحوال الطقس التي قد تؤثر على حسن سير الأنشطة.[5]

خامسا: الاصطدام

معظم الاصطدامات التي تؤثر على مرافق الإنتاج البحري تحدث بسبب ناقلات النفط التي تتحرك بقربها لشحن النفط المنتج. فقد حدث وأن اصطدمت ناقلة نفط بمنصة كانت مثبتة في حقل النفط البحري نوروز (Nowruz) في الجرف القاري الإيراني في جانفي 1983. ونتيجة لهذا الحادث، بات يتسرب 240م^3 من النفط يوميا. ولم يستطع المشغل صد البئر حتى شهر سبتمبر من نفس السنة، كون التدخل كان صعبا نظرا لأنّ المنطقة كانت محل صراع بين إيران والعراق.

من جهة أخرى، بعض حوادث الاصطدام تعود لضعف الإشارة أو انعدامها أو عدم وسم موقع المنشآت على الخرائط وفقا للممارسات الدولية.

وقد نوهنا سابقا أنّ من بين تدابير السلامة الرئيسة لتفادي تعرّض المرافق للخطر ولكيلا تتحول بذاتها إلى مصدر خطر أن يتكفّل المشغل بوضع الإشارات ونشر المعلومات ذات الصلة حول موقع المنصة.

---

1 الفقرة "أ" من المرفق السادس من البروتوكول البحري.

2 المادة 1/11/ج من التوجيه البحري. والجزء 1 من الملحق 1 من نفس التوجيه.

3 يقصد ب "العمليات على بئر "كل عملية على بئر قد تؤدي إلى تسرب عرضي للمواد التي يمكن أن تسبب في وقوع حادث كبير، بما في ذلك حفر بئر، إصلاح أو تعديل بئر، تعليق العمليات على بئر والتخلي النهائي عن بئر. (المادة 24/2 من التوجيه البحري)

4 المادة 15 من التوجيه البحري. والجزء 4 من الملحق 1 من نفس التوجيه. وإذا قدّرت السلطة المختصة أنّ التدابير المتخذة لم ترق إلى المستوى المطلوب لضمان سلامة العمليات، يمكن أن ترفض انطلاق أنشطة الاستغلال.

5 المادة 12 و13 من التوجيه البحري. والجزء 2 و3 من الملحق 1 من نفس التوجيه.

سادسا: انشقاق قاع البحر

تعتبر حادثة سانتا باربرا من كبريات الحوادث التي ضربت السواحل الأمريكية. ويعود حدوثها إلى جانفي 1969، فبينما كانت منصة تابع لشركة أمريكية تقوم بأعمال حفر مكثفة قبالة سواحل كاليفورنيا، انّشق قاع البحر تحتها فأدى إلى حدوث انفجار أسفر عن تسرب ما بين 80.000 و 100.000 برميل نفط لمدة 11 يوما.[1] فكان لها آثار كارثية على الحيوانات البحرية والشواطئ.

وبما أنّ البحر المتوسط منطقة ذات نشاط زلزالي كبير والذي يتضح من كثرة الزلازل التي تضرب المنطقة، لا يستبعد إمكانية وقوع حوادث مماثلة في المستقبل. لذا، احتاط كلٌّ من البرتوكول البحري والنص الأوربي من ذلك. بحيث طلب الأول من المشغل عند تشيد وتصميم المرافق البحرية أن يتم ذلك عن طريق الأخذ في الاعتبار *"إمكانات حدوث زلازل وأوضاع قاع البحر واستقراره وعمق المياه"*.[2] وأمّا الثاني، فتَبنى نفس إجراءات تأثير الظروف المناخية على المنشآت. بمعنى أنّ كلاً من "الإخطار بالتصميم"، "إخطار للعمليات على البئر" و "تقرير المخاطر الكبرى" أن يأخذوا في الحسبان، عند اعدادهم، طبيعة قاع البحر التي يمكن أن يؤثر على سلامة العمليات.

سابعا: أعمال حربية أو عدوانية

في حالة نزاع مسلح بين بلدين أو بين دولة وجماعات مسلحة، يمكن أن تتحول المنشآت البحرية إلى هدف. وكما ذكرنا سابقا، تعرض منصة النفط نوروز (Nowruz) الإيرانية إلى هجوم عراقي أدى إلى تدفق 2 مليون برميل من النفط.

في الواقع، اتخاذ الإجراءات الآنفة الذكر ترمي أساسا للتقليل إلى أقصى حد ممكن وقوع تلوث عارض، وليس منعه بالكامل. ومع ذلك، يظل الخطر قائما لأنّه وفقا لدراسة قامت بها منظمة العمال الدولية، تُعزى معظم الحوادث التي تقع على المرافق البحرية إلى الخطأ البشري وليس للأعطال فنية.[3] ونظرا للطبيعة البشرية، مهما بلغ العمّال من تأهيل وتكوين ومهنية لن يُتمكن من إنزال درجة الخطر إلى الصفر. فأمام هذه الحتمية، تلزم الصكوك الدولية والإقليمية الدول باعتماد خطط الطوارئ وتخصيص الموارد المادية والبشرية اللازمة لمواجهة حالات الطوارئ، والتي سنتناولها لاحقا.

---

[1] Martine REMOND, l'exploration pétrolière en mer et le droit, édition Technip, paris, 1970, p 165.

[2] الفقرة "أ" من المرفق السادس من البروتوكول البحري.

[3] Bureau international du Travail, opcit, p 31

المطلب الثالث: دراسة تأثير الأنشطة النفطية البحرية على البيئة والمحميات البحرية

إنّ استكشاف النفط والغاز تحت قاع البحر، ثم اتباعه ببرنامج للاستغلال ينطوي على بعض المخاطر والآثار المحتملة على البيئة البحرية. ومن الواضح أنّ تحديد هذه المخاطر والآثار ووضع خطط مفصّلة لتفاديها أو منعها أو تقليلها يعتبر جزءا حيويا ومتكاملا من هذه الأنشطة.

لتحقيق ذلك، تُلزم الصكوك الدولية والتشريعات الوطنية لدول متعددة المشغلين بضرورة إعداد ما يسمى "بدارسة تقييم الأثر البيئي" والتي يضمن بأنّ الآثار المحتملة لأي نشاط استكشافي أو استغلالي على البيئة يتم تقييمها بالكامل قبل الموافقة على المشروع. ويتوخى من وراء ذلك، إمكانية التقليل من الأضرار المحتملة للبيئة أو منعها على الأقل في المرحلة الأولى من المشروع.

وإن كان تقييم الأثر البيئي يعتبر كإجراء أولي قبل الشروع في تنفيذ الأنشطة النفطية البحرية، فإنّ الأصل أنّه يليه دائما "أنشطة الرصد" (surveillance continue) على المدى الطويل لمراقبة تأثيرها على النظم الايكولوجية والكائنات الحية **(الفرع الأول)**.

من جهة أخرى، يحتوي البحر الأبيض المتوسط على عدد كبير من المحميات البحرية تم إنشاؤها لتحقيق أهداف محددة بوضوح وبناءً على أدلة علمية. وإذا لم تقرر الدول الساحلية حظر التنقيب فيها، فإنّ الأصل جوازها. لكن بما أنّها مناطق ذات طابع خاص، تنفيذ عمليات الاستكشاف والاستغلال يقتضي تقييدها بشروط أكثر صرامة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: تقييم الأثر البيئي ورصد الأنشطة النفطية البحرية

إنّ أخذ العوامل البيئية بعين الاعتبار في الأنشطة الاقتصادية يعتبر إجراء جديدا نسبيا. حتى وقت قريب، كانت فقط الصعوبات التقنية والامكانيات المالية من تحكم مستقبل أي مشروع. وهكذا ظلّت الأنشطة الاقتصادية تتطور دون أن تدخل القضايا البيئية في عملية صنع القرار.

لكن في الستينيات من القرن الماضي، أصبح العنصر البيئي يشكل مصدر قلق بسبب تزايد الأنشطة الصناعية وتأثيرها على المحيط المقامة فيه. فكانت الولايات المتحدة الأمريكية أول بلد يدخل مفهوم تقييم الأثر البيئي من خلال "قانون السياسة البيئية الوطنية" في عام 1969 (the National

Environmental Policy Act).[1] وعلى مر السنين، حذت دول أخرى حذوها وظلّ هذا الإجراء يتوسع ويمس نشاطات مختلفة إلى أن بات استكشاف واستغلال المحروقات البحرية مشمولا به **(أولا)**.

لكن يبقي تقييم الأثر البيئي مجرد دراسة نظرية للتنبؤ بالآثار المحتملة في المستقبل، لذا عادة ما يُخضع القانون الدولي الأنشطة الخطرة لنظام الرصد لغرض متابعة تطور هذه الأخيرة وتأثيراتها على مر السنين. ومن ثم، اتخاذ الإجراءات المناسبة للتقليل من أضرارها **(ثانيا)**.

أولا: تقييم الأثر البيئي

أضحى تقييم الأثر البيئي من المسلّمات في القانون الدولي لأنّ كل نشاط بشري له أثر على البيئة بما في ذلك استكشاف واستغلال النفط البحري. لذلك، يُشترط إجراء تقييم للأثر البيئي على كل المشاريع المحتملة باعتباره أداة قيمة للتنبؤ وتقييم وتخفيف الآثار الجانبية.[2]

يقصد بتقييم الأثر البيئي *"تحديد الآثار الإيجابية والسلبية لمشروع جديد أو المزمع إنشائه، أي تحديد الآثار البيئية الاقتصادية والاجتماعية لذلك المشروع"*.[3] فتدل كلمة "الأثر" على العمل أو النشاط المنفذ من الإنسان وتداعياته على الأنظمة البيئية والإيكولوجية وبعبارة أبسط، تأثير العمل البشري على النظام البيئي. بينما تدل كلمة "تقييم" على تقدير أو قياس هذه التداعيات على الأنظمة البيئية.

بصفة عامة، يتمثل الغرض من تقييم الأثر البيئي في ضمان حماية البيئة والحياة البحرية والحفاظ عليها بما في ذلك الجوانب المرتبطة بصحة الإنسان، وذلك من خلال:

-ضمان سلامة المشروعات من الناحية البيئية وضمان استدامتها.

-ضمان إدراج الاعتبارات البيئية في دورة المشروع في مرحلة مبكرة والالتزام بأفضل المعايير.

-ضمان تحقيق أهداف التنمية المستدامة في التخطيط واتخاذ القرار.

-تحقيق وفرة في رأس المال وتكاليف المشروع وحمايته من المخاطر غير المحسوبة وتغطية العائد الاقتصادي وضمان استمراريته.

-التأمين والحفاظ على العناصر الطبيعية الأساسية لمشروعات التنمية والموارد الطبيعية والبيئية في منطقة المشروع.

---

[1] Maizatun MUSTAFA, Khairil Azmin MUKHTAR and Mohd. HAZMI, Mitigating the Implication of Offshore Oil and Gas Activities on the Marine Environment in Malaysia : Some Measures through Environmental Impact Assessment, Australian Journal of Basic and Applied Sciences, Special issue, 2012, p 274.

[2] المادة 206 من ا.ا.م.ق.ب. المبدأ 17 من إعلان ريو. المادة 1/14/أ من اتفاقية التنوع البيولوجي. المادة 3/4/ج من اتفاقية برشلونة.

[3] أحمد فرغلى حسن، البيئة والتنمية المستدامة الإطار المعرفي والتقييم المحاسبي، مركز تطوير الدراسات العليا والبحوث، القاهرة، 2008، ص 37.

–تفادي تغيرات أساسية على المشروع في مرحلة لاحقة.
–زيادة قبول المشروع محلياً ودولياً.[1]

إنّ تقييم الأثر البيئي يعتمد على مبدأ الوقاية، ويسعى للحصول على أكبر قدر من المعلومات قبل اتخاذ قرار البدء في الاستثمار. فكل نشاط لاستكشاف واستغلال المحروقات البحرية يجب أن يأخذ في الاعتبار الآثار على الصحة والسلامة البشرية والنبات والحيوان والتربة والهواء والماء والمناخ والمناظر الطبيعية. كما يجب أن يأخذ في الاعتبار احتمال وجود التراث والمواقع الأثرية باعتباره عاملا من العوامل البيئية الأخرى.[2]

غير أنّ البروتوكول البحري لم يجعل من تقييم الأثر البيئي حتمية لمنح التراخيص أو تجديدها للمشغل.[3] بحيث اكتفى مبدئيا بإجراء "**مسح**" يبين الآثار المحتملة للأنشطة على البيئة البحرية. لكن يمكن للسلطة المختصة على ضوء طابع ونطاق والمدة والوسائل التقنية المستخدمة في الأنشطة ومميزات المنطقة التي ستكون محل استكشاف أو استغلال أن تطلب من المشغل أن يقوم بإعداد تقييم للأثر البيئي. وعليه، لا يتم هذا الأخير بطريقة آلية، إلا إذا توفرت الشروط الآنفة الذكر.

ويكمُن الفرق بين المسح وتقييم الأثر البيئي في أنّ الأول يقتصر فقط على ذكر الآثار المتوقعة المباشرة وغير المباشرة للأنشطة النفطية البحرية على الوسط البحري. بينما الثاني، بالإضافة إلى تبيان الآثار المحتملة في المستقبل، يجب على المشغل أن يتقيد بأحكام أخرى نص عليها المرفق الرابع. وعليه، يعتبر المسح جزءا من تقييم الأثر البيئي.

ومع ذلك، ثمة بروتوكولات أخرى تابعة لاتفاقية برشلونة تفرض تقييم الأثر البيئي على كل أنشطة من المحتمل أنّها ستخلف آثارًا بيئية هامة على المناطق الساحلية والبيئة البحرية، والتي من شأنها تغطية مآخذ البروتوكول البحري في هذا المجال. ومن بينها: بروتوكول المناطق المتمتعة بالحماية والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط في مادته 17، والبروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط[4] في مادته 19.

---

[1] ممدوح سلامه مرسى أحمد، الإدارة البيئية لتقييم الأثر البيئي للمشروعات، مجلة أسيوط للدراسات البيئية، العدد 32، جانفي 2008، ص 105-106.

[2] Thijs J. MAARLEVELD, Ulrike GUERIN et Barbara EGGER, Manuel pratique pour les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique, UNESCO, Paris, 2013, pp 267-268.

[3] المادة 1/5/أ من البروتوكول البحري. وقد تضمن المرفق الرابع العناصر الدنيا التي يجب أن يتضمنها تقييم الأثر البيئي.

[4] اعتمد في 21 جانفي 2009. دخل حيز النفاذ في 24 مارس 2011. لم تصادق عليه الجزائر.

وكذلك على المستوى الوطني، فإنّ المادة 1/18 من قانون المحروقات تُلزم كل مشغل أن يحرر دراسة التأثير البيئي ومخطط تسيير بيئي إجباري توافق عليه سلطة ضبط المحروقات.[1] وأيضا القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة يشترط تقييم الأثر البيئي في كل مشاريع التنمية.[2] ويمارس هذا الالتزام وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 07-145 المؤرخ في 19 ماي 2007 الذي يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة، بحيث نصّ في الفقرة 23 من الملحق الأول الذي يحدد *قائمة المشاريع التي تخضع لدراسة التأثير* " أنّ "*مشاريع تنقيب أو استخراج البترول والغاز الطبيعي أو المعادن من الأرض أو **البحر***" تخضع لدراسة التأثير البيئي.

ثانيا: رصد الأنشطة النفطية البحرية

بعد موافقة السلطة المختصة على تقييم الأثر البيئي وشروع المشغل في عمليات الاستكشاف والاستغلال، يظل ملزما بمتابعة تأثير أنشطته على البيئة البحرية.

يعتبر الرصد من الآليات الضرورة للحد من التلوث والسيطرة عليه. وينطوي عادة على أخذ عينات وإجراء قياسات متكررة لأثر الأنشطة النفطية البحرية، سواء أكان مباشراً أم غير مباشر، على البيئة البحرية أو لعرقلة أوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحر، وتحليل بعض الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية،[3] وملاحظة أي تغيير يحصل في فترة زمنية محددة.

تجري عمليات الرصد لغرض تقديم لمحة عامة عن الحالة البيئية والاتجاهات السائدة على مر الزمن فيما يتعلق بأنشطة النفط والغاز البحرية، والحصول على معلومات حول المستوى الحالي لبعض الملوثات الخطرة المصروفة إلى البيئة البحرية، لا سيما أثر كل أنواع التلوث التشغيلي السالفة الذكر على الوسط البيئي. ومن ثم، بيان ما إذا كان الوضع البيئي على الجرف القاري مستقرا أو متدهورا أو متحسنا بسبب أنشطة المشغلين.[4]

ويستعمل كل من المشغلين والسلطات نتائج الرصد كمصدر للمعلومات لاتخاذ تدابير جديدة يتعين تنفيذها من أجل الحد من تدهور الأوساط البيئية.

---

[1] يحدد المرسوم التنفيذي رقم 08-312 المؤرخ في 5 أكتوبر 2008 شروط الموافقة على دراسات التأثير في البيئية للنشاطات التابعة لمجال المحروقات. (ج.ر العدد 58 الصادرة في 08 أكتوبر 2008).

[2] المادتان 15 و16.

[3] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/19/Rev.1, opcit, p 123.

[4] Per Erik IVERSEN and Co, Guidelines for environmental monitoring of petroleum activities on the Norwegian continental shelf, Norwegian Environment Agency, Norway, 2015, p 5.

إنّ البرتوكول البحري ربط منح الترخيص أو تجديد الترخيص للمشغل بضرورة تقديم تدابير الرصد التي يعتزم القيام بها أثناء الاستغلال.[1] كما وضع التزاما على المشغل والسلطة المختصة معا لرصد أنشطة الاستغلال والاستكشاف. فمن جهة، المشغل مطالب بالقيام بقياس تأثيرات الأنشطة النفطية البحرية على البيئة، إمّا من تلقاء نفسه أو يعهد ذلك إلى خبير مؤهل أو بطلب من السلطة المختصة، وأن يقدّم تقريرا دوريا عنها لهذه الأخيرة. ومن جهة أخرى، السلطة المختصة مطالبة بإنشاء نظام رصد وطني لكي تكون في وضع يمكنها من إجراء مسح دوري على المنشآت وأثر الأنشطة على البيئة وذلك لضمان أنّ الشروط المرتبطة بمنح الترخيص يتم الإيفاء بها.[2]

لكن يبقي أنّ أحكام البروتوكول البحري توّفر فقط توجيهات بشأن أهداف الرصد ولا تقدم تفاصيل حول العملية، لأنّ المادة 19 جاءت عامة جدا وقابلة للتفسير. ومن ثم، ينبغي في المستقبل توضيح متطلبات الرصد، بما في ذلك نوع، أساليب ووتيرة الرصد المطلوبة، وتوضيح متطلبات الرصد المنفذة من قبل هيئات مستقلة. كما يجب تطوير برامج المراقبة وتنميتها لضمان قدر أكبر من الكفاءة في تنفيذ أحكام البروتوكول.

ولمعالجة هذه النقائص، نصّت خطة العمل البحرية للمتوسط على تكفّل مجموعة النفط والغاز البحرية بإنشاء برنامج إقليمي لرصد أنشطة الاستكشاف والاستغلال في البحر الأبيض المتوسط.[3]

وبالفعل، استهلّت المجموعة الفرعية المتعلقة بالأثر البيئي التابعة لمجموعة النفط والغاز البحرية اجتماعها الأول (ما بين 3و4 مارس 2017) حول برامج الرصد البحرية لغرض تقديم اقتراحات لإنشاء برامج رصد وطنية وإقليمية.

تم اقتراح 19 مؤشرا نوعيا (Indicateurs qualitatifs). ويقصد بهذه المؤشرات *"وصف نوعي موجز يوضح الشروط الذي يجب أن يحققها كل مؤشر لكي يعكس الوضع الصحي الجيد للبيئة"*.[4] وبعبارة بسيطة، هي الأشياء التي تكون محل رصد ودراسة وتتبع، بحيث عند فحصها يُستخلص إن كانت البيئة البحرية القريبة من حقول الاستغلال لم تتأثر بالأنشطة المنفذة فيها.

---

[1] المادة 1/5/و من البروتوكول البحري

[2] المادة 19 من البروتوكول البحري. كذلك المادة 204 من ا.ا.م.ق.ب ألزمت الدول برصد مخاطر التلوث ومراقبة الآثار الناتجة عن أية أنشطة من المحتمل أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية.

- في الاجتماع الأول للفريق العامل المعنى بالبروتوكول البحري لاحظ أنّ في بعض البلدان لا تملك نظاما للرصد على الصعيد الوطني. وقد شدد على أهمية وجود هيئة تكون مكلفة بجميع عمليات الرصد. انظر:

-PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG 384/4, opcit, p 8, § 43.

[3] الهدف المحدد 9.

[4] PNUE/PAM, Liste des indicateurs IMAP applicables au Programme de surveillance offshore et Notes d'orientation préliminaires connexes, UNEP(DEPI)/MED WG.384/6, Athènes, Grèce, 6 mars 2017, p 1.

ويكون فحص كل مؤشر على 3 مستويات: 1-رصد زمني، أي الوثيرة الزمنية التي يجب أن ينفذ فيها الرصد، وهي تختلف بحسب كل مؤشر، فمثلا هناك مؤشرات تقتضي إجراء فحص كل 3 أشهر أو كل 6 أشهر أو كل خمس سنوات. 2-رصد مكاني، أي الحيز الإقليمي الذي يمارس فيه الرصد، ونجد أن مجموعة الفرعية اقترحت مبدئيا محور 4 كلم (2.16 ميل بحري) على الأقل حول كل منشأة بحرية. 3-منهجية الرصد، تتم طريقة الفحص بكل الأساليب والتقنيات الجادة المعترف بها اقليما ودوليا بما يتماشى مع كل مؤشر.

كذلك بالنسبة للمشغل، فقد اقترحت قيامه برصد نفس المؤشرات المقترحة بالنسبة للسلطة المختصة، وبنفس المستويات، أي رصد زمني ومكاني، أما منهجية الرصد فتختلف، حيث ذكرت بإطناب واجبات المشغل في هذه الحالة.[1]

وللتأكد من أن المشغل ينفذ التزاماته المتعلقة بالرصد ولا يتهاون في ذلك، وضعت نفس المجموعة "الحد الأدنى من المتطلبات لإنشاء برنامج وطني للتفتيش عن أنشطة الرصد البحرية"، وهي عبارة عن قائمة تحدد الحد الأدنى من المتطلبات التي تُمكّن السلطات المختصة في الدول الأعضاء من مراقبة إن كان المشغل يقوم بأنشطة الرصد المكلف بها بصفة منتظمة وعلى أكمل وجه.

وتختلف هذه المتطلبات باختلاف المؤشرات التسع عشر (19)، فكل مؤشر في سبيل التحقق من أنه يتم رصده بطريقة فعالة، يحتاج لموارد بشرية معينة، حيث كل فريق يتكون من متخصصين في مجالات دقيقة مثل: أخصائي في علم المحيطات (océanographe) أو خبير في الثدييات البحرية أو خبير في القشريات (crustacés)... ويحتاج أيضا لمعدات مختلفة مثل سفن ذات مهام متخصصة.[2]

وبعد الرصد الوطني للأنشطة النفطية والغازية البحرية، سواء من السلطة المختصة أو المشغل، وسعت المجموعة الفرعية أطر الرصد، حيث وضعت "خارطة طريق لإنشاء برنامج للرصد البحري على المستوى الإقليمي".[3] وحددت السبيل المؤدي لذلك بطريقة مفصلة:

-فأولا: يقوم المشغلون بجمع البيانات البيئية المتعلقة برصد المؤشرات البيئية المطالبين بها. -ثانيا، يتم افراغ هذه البيانات في "بطاقة مطابقة المشغل" (Fiches de conformité des

[1] PNUE/PAM, Liste des paramètres, UNEP(DEPI)/MED WG.434/4, Athènes, Grèce, 6 mars 2017, pp 1-8.

[2] وللاطلاع كل المتطلبات يمكن الرجوع إلى:

-PNUE/PAM, Exigences minimales pour l'établissement d'un Programme national d'inspection des activités de surveillance offshore, UNEP(DEPI)/MED WG.434/5, Athènes, Grèce, 6 mars 2017, pp 1-4.

[3] PNUE/PAM, Feuille de route régionale pour la mise en place d'un Programme et d'une évaluation pour la surveillance offshore à l'échelle régionale, UNEP(DEPI)/MED WG.434/7, Athènes, Grèce, 6 mars 2017, pp 1-4.

(opérateurs).

–ثالثا، إرسال هذه البطاقة للسلطة المختصة للبلد الذي ينشط فيه.

–رابعا، تقوم السلطة المختصة بإجراء عمليات التفتيش اللازمة للتأكد من أن البيانات التي يبلغ عنها المشغّل قد تم جمعها باستخدام الطرق المناسبة علمياً، وفي المواقع الجغرافية المحددة سلفاً، وفي الفترات الزمنية المتفق عليها.

–خامسا، تفرغ السلطة المختصة نتائجها في "بطاقة التفتيش الوطنية" (Fiche d'inspection nationale).

–سادسا، إذا اقتضى الأمر، يتم إرسال النتائج إلى المشغل حتى يتمكن من اتخاذ التدابير التصحيحية المناسبة.

–سابعا: ترسل بطاقة مطابقة المشغل وبطاقة التفتيش الوطنية إلى أمانة اتفاقية برشلونة حتى تكون لهذه الأخيرة نظرة واسعة على كل عمليات الرصد المنفذة في ربوع حوض المتوسط.

لكن تبقى مجرد خارطة طريق تحتاج للمزيد من التنقيح، لذلك تم الاتفاق على تأسيس فريق عمل برئاسة فرنسا وقبرص، وبمساعدة الأطراف الأخرى، لتحليل برامج المراقبة البحرية الوطنية وتقييم أفضل الممارسات الحالية للنظر فيها من قبل مجموعة النفط والغاز البحرية.[1]

وبالمقارنة مع منطقة شمال شرق المحيط الأطلسي، فإنّ لجنة أوسبار أصدرت في سنة 2004 خطوطا توجيهية لرصد الأثر البيئي لأنشطة النفط والغاز البحرية، والتي ترمي إلى مراقبة التغيرات المكانية والزمانية ل:

1–تلوث قاع البحر وآثاره على الكائنات القاعية.

2–تلوث الكتلة المائية التي تعلو قاع البحر وآثارها على الكائنات السابحة.[2]

تضمنت هذه المبادئ قواعد مفصّلة تشرح طريقة رصد التغيرات التي تطرأ على الوسط البيئي، تتلخص في اعتمادها على مقاربتين لتحقيق ذلك. إمّا رصد حقل معين (Surveillance spécifique d'un champ)، أي أخذ عينات وإجراء قياسات من المناطق المحيطة بمنشأة واحدة أو عدة منشآت تابعة لحقل واحد. وإمّا رصد مناطقي (Surveillance zonale)، أي إجراء مراقبة في سياق أكثر شمولية،

[1] PNUE/PAM, Report of the First Meeting of the Barcelona Convention Offshore Oil and Gas Group (OFOG) Sub-Group on Environmental Impact of Offshore Monitoring Programmes, UNEP(DEPI)/MED WG.434/9, Athens, Greece, 4 April 2017, p 7.

[2] المادة 4 من الخطوط التوجيهية لأوسبار لرصد الأثر البيئي للأنشطة النفط والغاز البحرية.

وذلك بأخذ عينات وإجراء قياسات على مستوى منطقة معينة بأكملها،[1] والتي قد تكون تحتوي على العديد من الحقول والمنشآت.

الفرع الثاني: المحميات البحرية في البحر المتوسط وتأثير استغلال المحروقات البحرية عليها

المحمية البحرية[2] منطقة بحرية أو قاع البحر محددة بدقة ويطبق عليها نظام حماية خاص نظرا لأسباب عدة (إيكولوجية، بيولوجية، علمية، ثقافية، تعليمية، ترفيهية...).[3] وتعتبر كأداة للحفظ والإدارة المستدامة للبيئة البحرية والساحلية من أجل الحفاظ على النُظم الإيكولوجية والموائل والأنواع المحمية أو المهددة بالانقراض والموارد الطبيعية. ويتم تصميمها وإنشائها لمواجهة المخاطر والضغوط الناجمة عن الأنشطة البشرية على النباتات والحيوانات والموائل ولمنع المزيد من تدهور التنوع البيولوجي.

إنّ القانون الدولي يضع التزاما عاما بضرورة حماية والحفاظ على البيئة البحرية والتنوع البيولوجي. ومن نافلة القول أنّ واحدا من الأدوات الأساسية لتحقيق ذلك، يتمثل في إقامة محميات بحرية. لذلك ثمة العديد من الاتفاقية الدولية تشجع الدول على إنشاء مثل هذه المناطق لحماية واستعادة الكائنات البحرية المهددة بالانقراض والحفاظ على الموائل وغيرها من المناطق الحساسة بيئيا.[4]

أمّا على مستوى البحر المتوسط، فإنّ الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة سبق واعتمدت "**البروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط**" في 3 أفريل 1982.[5] ثم ألغي وحل مكانه "**برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط**"

---

1 منطقة أوسبار مقسمة لخمس مناطق كبيرة. يمكن مراجعتها من الموقع الرسمي لأوسبار:
https://www.ospar.org/convention/the-north-east-atlantic

2 ثمة من أحصى 26 تسمية لهذه المناطق. مثل، المناطق البحرية الشديدة الحساسية، المناطق البحرية ذات الأهمية الإيكولوجية أو البيولوجية... انظر:

-Catherine GABRIE et Co, Statut des Aires Marines Protégées en mer Méditerranée, MedPAN Collection, France, 2012, p 64.

3 Tullio SCOVAZZI, Note sur la création d'Aires Marines Protégées au-delà des juridictions nationales ou dans des zones en mer Méditerranée pour lesquelles les limites de souveraineté ou de juridiction ne sont pas encore définies, CAR/ASP, Tunis, 2011, p 13.

- عرّفت المادة 2 من اتفاقية التنوع البيولوجي المناطق المحمية بأنّها "*منطقة محددة جغرافيا يجري تصنيفها أو تنظيمها وإدارتها لتحقيق أهداف محددة تتعلق بالصيانة*". لكن هذا التعريف لا يميز بين المحميات البحرية والبرية.

4 مثل: اتفاقية التنوع البيولوجي التي تطلب من الأطراف، بقدر الإمكان وحسب الاقتضاء، "*إنشاء نظام للمناطق المحمية أو المناطق التي تحتاج إلى تدابير خاصة لحفظ التنوع البيولوجي*" (المادة 8/أ) - الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان لعام 1946، التي تنص على إقامة مناطق يكون صيد الحيتان فيها ممنوعا - اتفاقية ماربول.

5 أصبح ساري المفعول في 23 مارس 1986. صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 85-01 في 5 جانفي 1985 (ج.ر العدد 2 الصادرة في 6 جانفي 1985).

(برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي) في 10 جوان 1995.[1] ويهدف إلى حماية وصيانة وإدارة المناطق ذات القيمة الطبيعية أو الحضارية بطريقة مستدامة وسليمة بيئيا والأنواع النباتية والحيوانية المهددة (en danger) أو المهددة بالانقراض (menacées).[2]

ولتحقيق ذلك، أجاز للدول الساحلية أن تقيم محميات بحرية في المناطق البحرية التي تخضع لسيادتها (البحر الإقليمي والمياه الداخلية) أو لولايتها القانونية (المنطقة الاقتصادية الخالصة).[3]

ومن الجدير بالذكر أنّ برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي، بخلاف سابقه، أتى بمفهوم جديد، "**المناطق المتمتعة بحماية خاصة ذات أهمية للبحر الأبيض المتوسط**" (Aire Spécialement Protégée d'Importance Méditerranéenne)، والتي هي عبارة عن قائمة تُمسكها الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، تُدرج فيها المناطق التي تلبي الشروط المنصوص عليها في البروتوكول الآنف الذكر.[4] وقد نّص على الإجراءات الواجب اتبعاها لتحويل منطقة بحرية معينة إلى منطقة متمتعة بحماية خاصة ذات أهمية للبحر الأبيض المتوسط.[5]

وعلى عكس المناطق المتمتعة بحماية خاصة التي تُنشأ وتُعتمد من طرف الدول الساحلية ولا تحتاج لموافقة طرف خارجي، فإنّ المناطق المتمتعة بحماية خاصة ذات أهمية للبحر الأبيض المتوسط تُنشأ من طرف الدولة الساحلية، لكن تقتضي موافقة الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة على الاعتراف بأهميتها وأن تمتثل لأحكامها ولا تضطلع بأعمال تتعارض مع الأهداف من إنشائها.[6] وبالتالي، يصبح لها نظام قانوني دولي تظهر فعّاليته في المحميات المنشأة خارج حدود البحر الإقليمي، حيث تلتزم الدول الأخرى على أساس طوعي باتباع القواعد المنصوص عليها في السياق الإقليمي والمطبقة في مجالات يفترض أنّ مبدأ حرية أعالي البحار هو السائد.

---

[1] دخل حيز النفاذ في 12 ديسمبر 1999. صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 06-405 في 14 نوفمبر 2006 (ج.ر العدد 74 الصادرة في 22 نوفمبر 2006).

[2] المادة 1/3 من برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

[3] المادة 1/5 من برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي. وقد حددت المادة 4 من نفس البروتوكول الأهداف الخاصة من إنشاء المناطق المتمتعة بحماية خاصة.

[4] نصّت المادة 2/8 من برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي على الشروط التي يجب أن تتوفر لكي تصبح منطقة بحرية من المناطق المتمتعة بحماية خاصة ذات أهمية للبحر الأبيض المتوسط.

[5] المادة 9 من برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

[6] المادة 3/8 من برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

تقدّر المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط إلى سنة 2012 ب 677 منطقة. بينما المناطق المتمتعة بحماية خاصة ذات أهمية للبحر الأبيض المتوسط وصل إلى 34 في عام 2016. وكلاهما يغطي حوالي 114 600 كلم²، بما يناهز 4.56% من مساحة البحر الأبيض المتوسط.[1]

إنّ إنشاء المحميات البحرية لا يعني إنهاء جميع الأنشطة البحرية الأخرى بحيث تتحول إلى منطقة لا تقبل التصرف فيها، وإنّما إدارتها بشكل يتم الحفاظ على قيمتها الإيكولوجية.[2] ولكن في الوقت ذاته، استكشاف واستغلال المحروقات البحرية داخلها أو بالقرب منها يمكن أن يلحق أضرار بها وبالهدف التي أقيمت من أجله، خصوصا بسبب التصرفات الناجمة عن التشغيل اليومي للمنشآت أو بسبب التلوث العارض والذي يعتبر أخطر بكثير على البيئة البحرية في المنطقة.[3]

ولقد أخذ البروتوكول البحري في الاعتبار ذلك، بحيث طلب من الأطراف المتعاقدة أن *"تتخذ تدابير خاصة تتماشى مع القانون الدولي، سواء فرادى أو من خلال تعاون ثنائي أو متعدد الأطراف، لمنع وخفض ومكافحة والتحكم في التلوث الناجم عن الأنشطة في هذه المناطق"*[4] وإن كان لم يحدد ما نوع تلك التدابير، إلا أنّه أشار إلى البعض منها، على غرار إعداد دراسات للأثر البيئي وتقييمها والتي تكون **حتمية** لمنح التراخيص، بخلاف المناطق الأخرى التي تكتفي بمسح يبيّن الآثار المحتملة للأنشطة على البيئة البحرية.

وكذلك وضع أحكام خاصة تتعلق بالرصد وإزالة المنشآت أكثر صرامة على ما هو منصوص عليه، وحظر أي عمليات التصريف، وتكثيف تبادل المعلومات بين المشغلين والسلطات المختصة والأطراف وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة فيما يتعلق بالمسائل التي تؤثر على هذه المناطق...[5] ويجب أن ترفق هذه الإجراءات بطلب منح الترخيص أو تجديده.[6]

---

[1] Catherine GABRIE et autre, opcit, p 71.

- في فيفري 2012، وافق اجتماع الأطراف المتعاقدة على "إعلان باريس" لتحسين شبكة المحميات البحرية، بتحقيق نسبة 10٪ من البحر المتوسط في عام 2020. ويعكس ذلك الأهمية التي ستعرفها هذه المناطق مستقبلا.

[2] لكن أحيانا الجمعيات البيئة تعتبر المحميات البحرية مناطق ممنوعة من التنقيب. ولقد سبق ورأينا كيف أنّ منح الحكومة الفرنسية لترخيص "Rhône Marine" المحاط بعشرين (20) منقطة بحرية محمية أجّج غضب المجتمع المدني ودفع بباريس للتراجع عن ذلك.

[3] طبقا للمادة 9 من القانون رقم 11-02 المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة الصادر في 17 فيفري 2011 (ج.ر العدد 13 الصادر في 28 فيفري 2011)، *"يمكن إقامة المشاريع ذات المنفعة الوطنية داخل المحمية الطبيعية الكاملة بعد موافقة مجلس الوزراء على ذلك"*. ويمكن أن نتصور أنّ استغلال المحروقات البحرية يعتبر من "المشاريع ذات المنفعة الوطنية".

[4] المادة 1/21 من البروتكول البحري.

[5] المادة 2/21 من البروتكول البحري.

[6] المادة 1/5/ح من البروتوكول البحري.

كما ناشد الأطراف بفرض أحكام أكثر صرامة في حالة تصريف مياه الصرف الصحي بالقرب من المحميات،[1] خاصة إذا كان نظام التيارات البحرية يحتمل أن ينقلها لهذه المناطق.

لكن ثمة بعض التناقض في أحكام البروتوكول البحري. لا سيما حول الالتزام ب "**حظر أي عمليات التصريف**". فمن جهة يطالب الدول بحظر كل عمليات التصريف في هذه المناطق، ومن جهة أخرى، ينص على أحكام خاصة تتعلق بالتصريف في المحميات البحرية. فاستنادا للمرفق الخامس، يحظر التخلّص من مخلّفات عمليات الحفر للتنقيب عن النفط ذات القاعدة الزيتية في المناطق المحمية.[2] في حين أنّه لم يحظر التخلّص من مخلّفات عمليات الحفر للتنقيب عن النفط ذات القاعدة المائية في نفس المناطق.

أمّا علاقة برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي بأنشطة استغلال قاع البحر، فقد عرف بعض التطور. ويظهر ذلك في كون البروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط المعتمد في 1982 طلب من الدول أن تتخذ التدابير اللازمة لتنظيم كل نشاط ينطوي على استكشاف واستغلال قاع البحر أو تربته التحتية في هذه المحميات البحرية.[3] لكن بعد التعديل طلب من الأطراف تنظيم أو "**حظر**" أنشطة استغلال قاع البحر وتربته التحتية في هذه المناطق.[4] وعليه، بعدما اكتفى بطلب التنظيم فقط، فتح الباب أمام إمكانية المنع الكلي لاستغلال قاع البحر في هذه المناطق.

وفي الحقيقة، جعل المحميات ممنوعة من كل تنقيب أو استغلال كان مطلب العديد من الجمعيات البيئية.[5] كما أنّ إيطاليا، بعد حادثة ديب واتر هورايزون، كانت من الأوائل في حظر البحث والتنقيب واستغلال النفط والغاز في المناطق البحرية المحمية وبالقرب منها على مسافة اثني عشر (12) ميلا بحريا.[6]

ومن جهة أخرى، مَنَعَ *إلقاء أو تصريف النفايات والمواد الأخرى التي من المحتمل أن تعوق بطريقة مباشرة أو غير مباشرة سلامة المناطق المحمية*".[7] وبالتالي، لا يدعم مبدأ "حظر أي تصريف"، مادام بمفهوم المخالفة يجيز إلقاء أو تصريف النفايات والمواد الأخرى التي لا تعوق بطريقة مباشرة أو غير

---

[1] المادة 2/11 من البروتوكول البحري.

[2] الفقرة "د" من الجزء "باء" من المرفق الخامس من البروتوكول البحري.

[3] المادة 7/ز من البروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط.

[4] المادة 6/ه من برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

[5] Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, opcit, p 97.

[6] Andrea PRONTERA, opcit, pp 12-13.

[7] المادة 6/ب من برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.

مباشرة سلامة المناطق المحمية. وهذا حال النفايات المتأتية من الاستغلال البحري والمعالجة وفقا لأحكام البروتوكول البحري (مخلّفات الحفر، الخليط الزيتي، الفضلات...).

وعلى كل حال، هشاشة وضع البحر المتوسط يقتضي مضاعفة الجهود لحمايته من عوامل التلوث والإضرار بالتنوع البيولوجي، ولا شك أنّ المحميات البحرية أداة قوية لتحقيق ذلك. غير أنّه يجب الأخذ في الاعتبار المصالح الوطنية من أجل تحقيق توازن بين الحقوق والواجبات. لأنّ جعل المناطق المحمية ممنوعة من استغلال موارد قاعها من شأنه أن يثبط الدول على إنشائها نظرا لأنّ الثمن التي تدفعه وراء ذلك لا يمكن الاستهانة به. وإنّما يترك للتقدير الحر والمستقل للدول على غرار ما فعلته إيطاليا. كما يجب تطبيق قواعد سلامة وبيئية أكثر صرامة، والتركيز على حظر كل تصريف مهما كان نوعه ومصدره حتى لا تُنسف الجهود المبذولة لحماية التراث الطبيعي والثقافي على مر العقود.

المبحث الثاني: آليات التعاون في حالات الطوارئ والتلوث العابر للحدود الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية

من مميّزات الاستكشاف والاستغلال البحري اتسامه بالخطورة والتعقيد. فأثناء سير الأنشطة النفطية البحرية عدم الاحترام الصارم لمتطلبات السلامة يمكن أن يفضي إلى وقوع حوادث وانفجارات قد يتمخض عنها تلوث كبير يستدعي تنفيذ إجراءات حالات الطوارئ للسيطرة عليه.

كما يقود أحيانا التلوث العارض إلى ولوج مواد ضارة إلى إقليم الدول المجاورة، لأنّ من سمات الاستكشاف والاستغلال أيضا، انحصارها في الجرف القاري للدول الساحلية. وبالتالي، لا يحدث تلوث بحري عابر للحدود إلا في حالة ما كانت المنشآت منصّبة في المناطق الحدودية، ونادرا العكس.

القانون الدولي يعطي الحرية الكاملة للدول باستغلال ثرواتها وفقا لسياستها البيئة، بشرط ألّا يترتب على الأنشطة التي تجري داخل أراضيها إلى الإضرار بأراضي دولة أخرى.[1] لأنّ من غير الحكمة أن

[1] أضحى مبدأ sic utere tuo, ut alienum non laedas، من القواعد الآمرة في القانون الدولي. وتم ذكره في اتفاقيات عدة، مثل: ا.ا.م.ق.ب (المادة 2/194). اتفاقية التنوع البيولوجي (المادة 3 و1/14). اتفاقية برشلونة (المادة 3/4/د). البروتوكول البحري (المادة 1/26 و2). ونصت عليه وثائق دولية أخرى، مثل: ميثاق الحقوق والواجبات الاقتصادية للدول (المادة 30). الميثاق العالمي للطبيعة لسنة 1982 (المادة 21/د). إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية لعام 1992 (المبدأ 2). كما أشير إليه في عدد من القضايا، مثل: قضية مضيق كورفو.

تعاني دول من الآثار السلبية على أراضيها لإدارة البيئية السيئة التي تمارسها الدول الأخرى تحت ذريعة مبدأ السيادة.

لذلك، الدول ملزمة بإخطار وإجراء مشاورات مسبقة مع دول الجوار بحسن نية قبل الشروع في الاستكشاف والاستغلال الذي قد يكون له آثار بيئية سلبية عابرة للحدود وتمنحها كل المعلومات الضرورية حول الموضوع **(المطلب الأول)**. وإن لم تمنع الإجراءات الوقائية من تفادي وقوع حادث، يجب تحديد التدابير التي يمكن اتخاذها للحد من اتساق رقعة الضرر **(المطلب الثاني)**. وفي هذا الصدد، تملك منطقة البحر المتوسط أجهزة إقليمية تقدّم مساعدة بالغة الأهمية لإدارة حالة الطوارئ **(المطلب الثالث)**.

المطلب الأول: تقييم الأثر البيئي والرصد عبر حدوديين

يعتبر تقييم الأثر البيئي والرصد عبر حدوديين[1] آلية قانونية تسمح بتشجيع التعاون الدولي الفعّال والمباشر للتقليل بل القضاء على المشاكل البيئية العابرة للحدود، واتفاقية التقييم البيئي في إطار عبر حدودي هي أحد الوسائل لتحقيق ذلك.[2]

إنّ **اتفاقية التقييم البيئي في إطار عبر حدودي** (اتفاقية إسبو) تُعَد أول اتفاقية من هذا النوع، والتي تنص على واجبات وحقوق كل طرف والإجراءات المتبعة لدراسة الأثر البيئي عبر حدودي في حالة ما يتخذ أي طرف قرار ترخيص لمشروع معين يكون له أثر يتجاوز حدود الدولة الواحدة.

أُبرمت في 25 فيفري 1991 في مدينة إسبو في فنلندا،[3] ومكونة من 20 مادة و7 تذييلات. ومفتوحة للانضمام للدول الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا،[4] وكذلك الدول التي تتمتع بوضع استشاري في اللجنة ذاتها.[5] وهذا يعنى أنّ باستثناء الدول الخمس لشمال إفريقيا ولبنان وسوريا، فإنّ كل الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط يمكن أن تنضم إليها، وهذا ما فعلته.

---

[1] تُعرّف اتفاقية التقييم البيئي في إطار عبر حدودي "التأثير العابر للحدود" بأنّه "*أي أثر، ليس له طابع عالمي حصرا، في مساحة تدخل ضمن ولاية طرف ما سببه نشاط مقترح كان يقع منشأه المادي بالكامل أو جزئيا داخل المساحة الخاضعة لولاية طرف آخر*". (المادة 8/1)

[2] Commission économique pour l'Europe, protéger notre environnement, comment l'évaluation de l'impact sur l'environnement peut y contribuer, Nation Unies, Genève, novembre 1998, p 16.

[3] دخلت حيز النفاذ في 10 سبتمبر 1997. وعُدّلت مرتان (الأولى في 27 فيفري 2001 ودخلت حيز النفاذ في 26 أوت 2014 والثانية في 4 جوان 2004 ولم تدخل بعد حيز النفاذ).

[4] تأسست سنة 1947. وهي واحدة من خمس لجان إقليمية للأمم المتحدة. وتهدف لتشجيع التعاون الاقتصادي بين الدول الأعضاء فيها.

[5] المادة 2/17 من اتفاقية إسبو.

التعديل الأول للاتفاقية فتح باب الانضمام لدول أخرى غير عضوة لدى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، بشرط أن تكون عضوة في منظمة الأمم المتحدة وأن توافق عليها الدول الأعضاء في اللجنة.[1] وهذا ما يسمح للدول السبعة الباقية (المغرب، الجزائر، تونس، ليبيا، مصر، لبنان، سوريا) أن تنضم إليها في المستقبل. وبالتالي تصبح منطقة البحر الأبيض المتوسط كاملة مشمولة بأحكام هذه الاتفاقية.

وفي انتظار تحقق ذلك، لا يعني أنّ الدول غير العضوة ليست ملزمة بضرورة إجراء تقييم الأثر البيئي والرصد عبر حدوديين، وإنّما أشار إلى ذلك البروتوكول البحري،[2] وغيره من الصكوك.[3]

ومن الأهمية بمكان أن ننبه إلى أنّ التوجيه البحري أحال إجراء "تقييم الأثر البيئي العابر للحدود" على اتفاقية إسبو إن كانت العمليات المزعوم القيام بها من الممكن أن يكون لها آثار ضارة على بيئة دولة أخرى عضوة.[4]

وعليه، نتناول شروط تنفيذ اتفاقية إسبو **(الفرع الأول)**، ثم أحكام تقييم الأثر البيئي والرصد عبر حدوديين في اتفاقية إسبو **(الفرع الثاني)**.

<u>الفرع الأول: شروط تنفيذ اتفاقية إسبو</u>

لتطبيق اتفاقية إسبو يجب توفر شرطين، أن يكون النشاط المزمع تنفيذه وارد في قائمة التذييل الأول، وأن يكون له "أثر بيئي معاكس وملحوظ ". فإذا تحقق ذلك، يتعين على الأطراف، منفردة أو مجتمعة، اتخاذ جميع التدابير المناسبة والناجعة لمنع ذلك الأثر والحد منه والسيطرة عليه.[5]

إذا رجعنا إلى التذييل الأول، نجد أنّ الفقرة 15 تجعل "*إنتاج الوقود الهيدروكربوني في المناطق البحرية*" من الأنشطة التي تدخل في نطاق الاتفاقية. لكن التعديل الثاني (تعديل 2004) غيّر صياغة

---

[1] المادة 3/17 من اتفاقية إسبو.

[2] البروتوكول البحري جعل ضمن دراسة التأثير البيئي أن يرفق ب "*بيان يوضح ما إذا كانت بيئة أي دولة أخرى من المحتمل أن تتأثر بالأنشطة البحرية*" (الفقرة "ط" من المرفق الرابع). لكن لم يعط تفاصيل أخرى، ولم يشير لحق الدولة المتأثرة أن تشارك في دراسة الأثر البيئي عبر حدودي، وإنّما ذلك متوقف على التشريعات الوطنية التي تعتمدها كل دولة. ومن المحتمل أن يتم تطوير، في إطار خطة تنفيذ البروتوكول البحري، معايير إقليمية لدراسات الأثر البيئي على أساس أفضل الممارسات الحالية والتي من شأنها جبر كل النقائص.
-كما أنّ اتفاقية برشلونة شجعت التعاون بين الدول "*في إجراءات تقييم الأثر البيئي المتعلقة بالأنشطة التي تقع تحت ولايتها القضائية أو سيطرتها والتي قد يكون لها أثر ضار مهم على البيئة البحرية لدول أخرى أو في مناطق تقع خلف حدود ولايتها القضائية، وذلك على أساس إخطارات وتبادل للمعلومات ومشاورات*" (المادة 3/4/د).

[3] يمكن أن نشير في هذا الصدد إلى مشروع لجنة القانون الدولي حول "منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة" المعتمد في 2001. والذي دوَّن الالتزامات الدولية لتقييم الأثر البيئي، والإخطار، والتشاور، والرصد، ومنع الضرر، خطط الاستجابة لحالات الطوارئ والمراقبة الحثيثة للأنشطة التي يحتمل أن تسبب ضررا عابرا لحدود الدول الأخرى. واستنادا للمادة الأولى منه تطبق مواده على الأنشطة التي لا يحظرها القانون الدولي والتي تنطوي على مخاطر تسبب في ضرر جسيم عابر للحدود. وبالتأكيد الأنشطة النفطية البحرية لا تندرج ضمن الأنشطة المحظورة. وعليه، يمكن للمرء أن يفترض أن تطبق مواده على الاستكشاف والاستغلال والضرر العابر للحدود الناجم عنها. أضف إلى ذلك، تضمن تقريبا نفس الأحكام المنصوص عليها في اتفاقية إسبو.

[4] الفقرة 33 من التوجيه البحري.

[5] المادة 2 من اتفاقية إسبو.

هذه الفقرة. فبعدما كان كل إنتاج المحروقات في عرض البحر يخضع لأحكامها، أضحت فقط المكامن التي تنتج أكثر من 500 طن من النفط و500 ألف متر مكعب من الغاز يوميا ملزمة بإجراء تقييم الأثر البيئي العابر للحدود.

وهذا التعديل يثير بعض الإشكاليات، لأنّ تقييم الأثر البيئي يتم إجراؤه قبل أن توافق الدول الأطراف على بدء المشروع. إذن، كيف تحدد الكمية التي سينتجها البئر المعني؟ لأنّه لا يمكن لأي جهة أن تقدّر بالضبط كم سيكون مردود المكمن. وأمّا التقديرات التي يعطيها ذوو الاختصاص فتبقي نسبية. وهذا من شأنه أن يعطل تطبيق بنود الاتفاقية في المرحلة الأولى. إلا أنّه يمكن تدارك الوضع طالما تنص الاتفاقية على إمكانية رصد هذه الأنشطة بعدما يصبح المكمن شغّالا ويُتَأَكد من أنّه ينتج الكمية المدونة في التذييل، الشيء الذي يسمح بتطبيق أحكام الاتفاق من جديد.

ويبدو أنّ هدف الدول الأعضاء من استبعاد المكامن التي تنتج أقل من 500 طن من النفط و500 ألف متر مكعب من الغاز[1] يرجع إلى رغبة التقليل من اللجوء إلى إجراءات تقييم الأثر البيئي مع الدول الأخرى حول المكامن القليلة المردودية الاقتصادية، وما يترتب عليه من مشاورات قد تعطل في انطلاق استغلال الآبار البحرية.[2]

ويبقي استبعاد تطبيق أحكام اتفاقية إسبو على مشاريع انتاج المحروقات التي تنتج أقل من 500 طن من النفط و500 ألف متر مكعب من الغاز ليس في محله، لأنّ حتى هذه المكامن قد يكون لها أثر بيئي عابر للحدود إذا كانت قريبة من تخوم الدول الأخرى بما يكفي لكي تتأثر بتصريفات وتسريبات المرافق البحرية.

ويمكن أن نضيف أيضا الفقرة 8 من التذييل الأول التي تضع "*خطوط أنابيب النفط والغاز ذات القطر العريض*"[3] ضمن الأنشطة التي، في حالة تسرب نفطي، يمكن أن يكون لها أثر عبر حدودي. ولكن الفقرة لم تحدد إن كانت خطوط الأنابيب التي تنقل المحروقات من المنصات إلى الدول الساحلية تدخل في مقصودها. ومادام الصياغة جاءت عامة، فإنّها على الأرجح مشمولة بأحكامها.

---

[1] 500 طن من النفط يعادل 3800 برميل، لأنّ واحد (1) طن من النفط يساوي تقريبا 7,6 برميل.

[2] أخّرت كرواتيا لشهور بداية الاستكشاف بسبب التحفظات التي أبدتها كل من إيطاليا، الجبل الأسود وسلوفانيا وتخوفهم من المخاطر البيئية. انظر:

-Sven MILEKIC, Croatia Puts Adriatic Oil, Gas Probes on Hold, http://www.balkaninsight.com/en/article/oil-gas-offshore-exploration-in-adriatic-delayed, 18/03/2015, § 4.

[3] خطوط الأنابيب ذات القطر العريض معيارها عادة ما يكون أكثر 406 ملم.

ولكن أيضا استبعاد خطوط الأنابيب ذات القطر الصغير أو المتوسط لا يخدم هدف الاتفاقية، كون التسرب الناجم عنها من المحتمل أن يكون لها آثار سلبية عابرة للحدود.

من جهة أخرى، اتفاقية إسبو لم تحدد المعنى الدقيق لعبارة "أثر بيئي معاكس وملحوظ"، والتي قد تثير بعض النزاعات بسبب الغموض حول طريقة تعيين حد معترف به بسبب الاختلافات البيئية والاجتماعية والاقتصادية القائمة بين الدول.[1] فالنشاط الذي تراه دولة له أثر بيئي معاكس وملحوظ، قد تراه أخرى بخلاف ذلك.

الفرع الثاني: تقييم الأثر البيئي والرصد عبر حدوديين في إطار اتفاقية إسبو

تقييم الأثر البيئي يسبق دائما النشاط المراد استغلاله، لذلك تشدّد اتفاقية إسبو على ضرورة أن يجري قبل أن تصدر الدولة صاحبة النشاط (دولة المنشأ) المحتمل أن يكون له آثار سلبية عابرة للحدود التصريح ببدء الاستغلال، وأن تُشعر الدولة التي يحتمل أن تتأثر بهذا النشاط (الدولة المتأثرة) في أقرب وقت ممكن.[2]

تفتح اتفاقية إسبو الباب أمام الدول المتأثرة بأن تشارك في إجراء التقييم البيئي، والتي تؤول لها السلطة التقديرية في الرفض أو القبول. فإذا لم تحبذ المشاركة أو لم ترد على الإخطار الموجه لها، يجوز لدولة المنشأ أن تجريه وفقا لقانونها وتشريعاتها.[3]

أمّا إذا قررت المشاركة، فتلتزم دولة المنشأ بتقديم معلومات عن النشاط المزعوم تنفيذه. وإذا لم يسبق لها القيام بذلك يجوز للدول المتأثرة أن تطالب دولة مصدر الضرر بأن تُوفيها بالمعلومات الضرورية.[4]

ولأنّ محرري اتفاقية إسبو كانوا على يقين بأنّ خلافات ستظهر بين الدول بسبب اختلاف وجهة نظرهم حول مفهوم "الأثر العكسي الملحوظ العبر حدودي"، وضعوا آلية لحل تللك الخلافات. وعليه، إذا

[1] Commission économique pour l’Europe, opcit, p 5.

[2] المادة 3/2 و4 والمادة 1/3 من اتفاقية إسبو. المادة 7 و1/8 من مشاريع المواد بشأن منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة لسنة 2001.

-التوجيه البحري هو الآخر طلب من الدول الأعضاء قبل بدء عمليات الاستكشاف والاستغلال أن ترسل المعلومات ذات الصلة إلى الدولة العضو التي يحتمل أن تتأثر، وتعمل جنبا إلى جنب مع تلك الدولة العضوة في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع كل الضرر. (المادة 1/31)

[3] المادة 4/3 من اتفاقية إسبو. حدّدت مشاريع المواد بشأن منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة لسنة 2001 مدة ستة (6) أشهر للدولة المتأثرة لكي ترد على المعلومات المرسلة من طرف دولة المصدر. (المادة 2/8)

[4] المادة 5/3 من اتفاقية إسبو، ويحتوي تقييم الأثر البيئي المعلومات والوثائق المذكورة في التذييل الثالث. المادة 1/11 من مشروع منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة لسنة 2001.

-التوجيه البحري أعطى الحق أيضا للدول المتأثرة أن تطالب دولة المنشأ أن ترسل لها جميع المعلومات ذات الصلة (المادة 2/31). ولكن في المقابل، الدول الأخرى غير عضوة ليس لها الحق أن تطلب من دولة عضوة أن ترسل لها جميع المعلومات ذات الصلة إذا كانت تعتبر من المرجح أن تتأثر بالعمليات البحرية.

طلب البلد المتأثر من بلد المنشأ معلومات عن نشاط استغلال بحري يحتمل أن يكون له أثر عكسي ملحوظ عبر حدودي ولم يوافق على ذلك بحكم أنّه ترى أنّ نشاطه لا يؤثر على الدولة الأخرى، يُعرض الخلاف على **لجنة تحقيق** مؤسسة وفقا للتذييل الرابع من الاتفاقية ذاتها لتقديم **مشاورتها** حول المسألة. ما لم تتفق على استخدام طريقة أخرى لتسوية هذا النزاع.[1]

لكن يبقي الحكم التي تصدره لجنة التحقيق مجرد رأي غير ملزم بيد أنّه "*نهائي*" غير قابل لإعادة النظر. فيمكن للطرف صاحب المشروع أن يتنطّع ويتنصل من مضمونه ويستبعد تطبيق أحكام الاتفاقية. لذلك حبذا لو أفصحت هذه الأخيرة صراحة على إلزامية حكم لجنة التحقيق، مثلما فعلت مع أحكام لجنة التحكيم التي تصدر في حال الاختلاف حول تفسير أو تطبيق الاتفاقية، بحيث نصت في الفقرة 17 من التذييل السابع على أنّها "**ملزمة**".

أضف إلى ذلك، لم تنص على جزاء أو إجراءات معيّنة في حالة عدم الأخذ برأي لجنة التحقيق. إلا أنّ الدول عادة ما تلتزم بأحكام الاتفاقيات لكي تتفادى إدانة دولية.

وبمجرد إخطار البلد المتأثر، تدخل الدولة الساحلية صاحبة المكمن النفطي أو الغازي في مشاورات معها من أجل اتخاذ التدابير الملائمة للحد من التأثيرات السلبية أو القضاء عليها. ثم تتخذ القرار النهائي وترسله للدولة المتأثرة.[2] وهذا القرار غير قابل للطعن.

ومع ذلك، إن لم ترض الدولة المتضررة بمضمون القرار، أتاحت اتفاقية إسبو إعادة النظر في النتائج التي أدت إلى السماح بتنفيذ النشاط إذا تبيّن مع مرور الوقت أن تلك الأنشطة لها آثار سلبية. فإذا توصّلت الأطراف في السابق إلى أنّ استغلال المحروقات البحرية لن يكون له أثر عبر حدودي، ثم بعد **رصدها** ظهر أنّ لها تأثيرات جانبية، يقع على الدولة مصدر النشاط أن تُعلم الدول المحتمل أن تتأثر بها وتجري مشاورات أخرى قصد اتخاذ التدابير التي تقلل من مفعول هذه الآثار.[3]

---

[1] المادة 7/3 من اتفاقية إسبو. مشاريع المواد بشأن منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة لسنة 2001 تنبأت بهذه الإشكالية، ورغم ذلك لم تنص على طريقة مناسبة لحلها، سوى دعوة الطرفين لإجراء مشاورات (المادة 2/11 و3)

[2] المادة 5 و6 من اتفاقية إسبو. مشاريع المواد بشأن منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة لسنة 2001 وضعت العديد من العوامل تؤخذ في الاعتبار من طرف دولة المصدر لتحقيق توازن بين المصالح إذا لم تتفق مع الدولة المتأثرة على الإجراءات المشتركة الواجب اتخاذها وقرّرت رغم ذلك الترخيص للنشاط. (المادة 3/9 و10).

[3] المادة 7 من اتفاقية إسبو.

المطلب الثاني: تدابير منع ومكافحة التلوث العارض والعابر للحدود

تضمن البروتوكول البحري بعض الأحكام التي ترمي إلى معالجة التلوث العارض الذي مصدره الاستكشاف والاستغلال، سواء في إطار الدولة الواحدة أو كان عابرا للحدود. لكن الاكتفاء بهذه الأحكام كان سيترك ثغرات جمّة لمكافحة فعّالة. لذلك أحال الأطراف المتعاقدة، في حالة الطوارئ، على تنفيذ أحكام "**البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ**" (بروتوكول المنع والطوارئ)، والذي يعتبر أداة إقليمية تضع المبادئ الأساسية للتعاون من أجل مواجهة التهديدات التي تتعرض لها البيئة البحرية والسواحل.[1] وذلك بعد إجراء التغييرات اللازمة التي تتفق مع الأنشطة النفطية البحرية،[2] لأنّ في الأصل هذا الأخير معظم أحكامه تُطبق على التلوث العارض الذي مصدره السفن.

أمّا على الصعيد الدولي، **الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي** المعتمدة في 30 نوفمبر 1990 (اتفاقية أوبرسي OPRC) توفر إطارا شاملا للتعاون الدولي في مجال مكافحة حوادث أو تهديدات التلوث البحري. وتنطبق على تسرب النفط الناجم عن حركة النقل البحري وكذلك تلك الناتجة عن المنشآت النفطية البحرية وحتى خطوط الأنابيب.[3] مع العلم أنّ بروتوكول المنع والطوارئ اعْتُمد على أساس هذه الاتفاقية.[4]

ويجب التنبيه أنّ بخلاف بروتوكول المنع والطوارئ، اتفاقية أوبرسي ينحصر تطبيقها على التلوث الذي مصدره المحروقات ولا تتعدى إلى المواد الخطرة والمؤذية. لذلك قرّرت الأطراف في الاتفاقية توسيع نطاقها بإحداث بروتوكول يتناول موضوع المواد الخطرة والمؤذية تحت عنوان "**البروتوكول الخاص بالاستعداد والتصدي والتعاون ضد حوادث التلوث بالمواد الخطرة والمؤذية**" (بروتوكول اتفاقية أوبرسي OPRC-HNS) المعتمد في 15 مارس 2000. وعلى غرار اتفاقية أوبرسي تبنى نفس المبادئ وتضمن نفس الأحكام.[5]

---

[1] اعتمد في 25 جانفي 2002 ودخل حيز التنفيذ في 17 مارس 2004. صادقت عليه الجزائر عن طريق المرسوم الرئاسي رقم 05-71 مؤرخ 13 فيفري 2005 (ج.ر العدد 12 الصادرة في 13 فيفري 2005). والذي حلّ محل البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، المعتمد في 16 فيفري 1976 ودخل حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978.

[2] المادة 1/16 من البروتوكول البحري

[3] المادة 4/2 و5 من اتفاقية أوبرسي وتجدر الإشارة إلى أنّ المادة 9 من المشروع الكندي نقلت معظم أحكام اتفاقية أوبرسي لغرض تأطير الاستجابة والتعاون في حالة تلوث عرضي.

[4] المادة 10 من اتفاقية أوبرسي تدعو الدول لإبرام اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف في ميدان الاستعداد والتصدّي.

[5] دخل حيز النفاذ في 14 جوان 2007. وطبقا للمادة 13، يكون الانضمام إلى البروتوكول مقرونا بشرط الانضمام إلى الاتفاقية. فلا يمكن أن تصبح الدول عضوا فيه إلا بعد أن تستوفي شرط الانضمام إلى الاتفاقية. لم تصادق عليها الجزائر.

وفيما يخص الدول الأوربية المطلة على البحر المتوسط، فإنّ التوجيه البحر تضمن هو الآخر أحكاما مفصّلة عن طريقة الاستجابة لكل حالات الطوارئ التي قد تقود إلى حادث كبير.

ومن ثم، فإنّ التلوث العارض والعابر للحدود من الأنشطة النفطية البحرية في البحر المتوسط يحكمه نصوص متنوعة، والتي إن كانت مختلفة في أسمائها ونطاقها، تتماثل في أحكامها، إلا ربما في بعض التفاصيل التي توفر تدابير أكثر صرامة. وتشمل أساسا: إجراءات استباقية **(الفرع الأول)** وعلاجية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: الإجراءات الاستباقية لمنع التلوث العارض والعابر للحدود

قبل مواجهة حالات الطوارئ أو التلوث عبر حدودي يجب الالتزام بشروط مسبقة تتيح فيما بعد استجابة ناجعة وفي المستوى، والتي تتمثل في تحضير خطة طوارئ وطنية من طرف السلطة المختصة **(أولا)**، تحضير خطة طوارئ من طرف المشغل **(ثانيا)**، والإبلاغ عن حوادث التلوث فور وقوعها **(ثالثا)**.

أولا: خطة الطوارئ الوطنية

ألزم القانون الدولي الدول الساحلية المطلة على البحر المتوسط إقامة خطة وطنية للتصدي بصورة فورية وفعاّلة لحوادث التلوث بمختلف أنواع ومصادرها، والحفاظ على مستوى أدني من وسائل مكافحة التلوث في حالة الطوارئ (المعدّات، السفن، الطائرات والعمال المدربين).[1]

وقد استجابت الجزائر لذلك، بحيث أنشأت خطة وطنية تحمل اسم "تل بحر"[2] ويشمل نطاق تطبيق المخطط "*...الفضاءات البحرية والساحل وكل فضاء بحري تمارس فيه الدولة الجزائرية سيادتها...*".[3] أي تسري على كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

لكن لم يشر المخطط صراحة إلى التلوث المتأتي من المرافق البحرية، إلا أنّ الغرض منه واسع بحيث "*...يهدف...إلى تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي يسبب أو قد يتسبب في تسرب كثيف في البحر من المحروقات أو أي منتجات أو مواد أخرى قد تشكل خطرا*

---

[1] المادة 1/4 من بروتوكول المنع والطوارئ. المادة 6 من اتفاقية أوبرسي. المادة 4 من بروتوكول اتفاقية أوبرسي. المادة 199 من ا.ا.م.ق.ب. المادة 16 من مشاريع المواد بشأن منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة لسنة 2001

[2] يحكم المخطط الوطني المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 والمتعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك. والذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994 والمتضمن تنظيم مكافحة تلوث وإحداث مخططات استعجالية لذلك.

[3] المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264.

جسيما أو وشيكا أو يلحق أضرارا بالوسط البحري وبأعماق البحار وعلى السواحل وبالمصالح المرتبطة بذلك".[1] وعليه، يستهدف المخطط التلوث البحري مهما كان مصدره، بما في ذلك تلوث المرافق البحرية.

أمّا التوجيه الأوربي فلم يكتف بخطط الطوارئ الوطنية التقليدية، وإنّما فرض على الدول الأعضاء أن تضع "خطة خارجية للاستجابة للطوارئ" (plan d'intervention d'urgence externe) تغطي جميع المنشآت النفطية والغازية البحرية أو البنية التحتية المتصلة والمناطق الخاضعة لولايتها التي قد تتأثر. ويتم إعدادها بالتعاون مع المشغلين أو المالكين المعنيين، وعند الاقتضاء، مع أصحاب التراخيص والسلطة الوطنية المختصة وتأخذ في الاعتبار آخر تحديث لخطط الداخلية للاستجابة للطوارئ المتعلقة بالمنشآت أو البنية التحتية المتصلة الموجودة أو المخطط لها.[2] ويخصص حد أدنى من الوسائل لمكافحة أي حادث كبير.

<u>ثانيا: خطة طوارئ المشغل</u>

من أجل مواجهة كل حالة طوارئ لمكافحة التلوث العارض جراء استغلال قاع البحر يطلب القانون الدولي أن تحرص الدول على أنّ المشغلين المسؤولين عن منشآت تحت ولايتهم القضائية أن يكون لديهم خطط طوارئ، والتي يجب أن تستوفي شرطين. من جهة، تكون منسّقة مع خطة الطوارئ الوطنية وأن تتمشى مع التدابير والإجراءات التي وضعتها السلطة الوطنية المختصة.[3]

غير أنّ ما يشد الانتباه أنّ اتفاقية أوبرسي[4] وبروتوكول المنع والطوارئ،[5] في حالة السفن، تلزم الدول الأطراف أن تعتمد خطط الطوارئ وفقا لأحكام التي تضعها م.ب.د. بينما في حالة المنشآت تلزمهم اعتمادها وفقا للأحكام التي تضعها السلطة الوطنية المختصة. وهذا يعكس فلسفة المنظمة التي تحرص على التمييز بين صلاحيتها وصلاحيات الدول الساحلية، وتحاول التقليل من تدخلها في أحكام المنصات البحرية المثبتة على الجرف القاري للدول كونه يدخل في الاختصاص الوطني لدولة الساحلية.

وقد تضمن البروتوكول البحري في مرفقه السابع الالتزامات الدنيا التي يجب أن تتضمنها خطة طوارئ المشغل والسلطة الوطنية المختصة.

---

1 المادة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264.

2 المادة 29 من التوجيه البحري. وقد تضمن المرفق السابع المتطلبات التي يجب أن تتضمنها الخطة الخارجية للاستجابة للطوارئ.

3 المادة 2/16 من البروتوكول البحري. المادة 5/11 من بروتوكول المنع والطوارئ. المادة 2/3 من اتفاقية أوبرسي. المادة 1/3 من بروتوكول اتفاقية أوبرسي.

4 المادة 1/3 من اتفاقية أوبرسي.

5 المادة 1/11 من بروتوكول المنع والطوارئ.

وتجدر الإشارة إلى أنّ من بين متطلبات طلب منح الترخيص أو تجديد الترخيص التزام المشغل بأنّ يرفق طلبه بخطة الطوارئ المعتمدة طبقا لأحكام البروتوكول البحري.[1]

فيما يخص الدول الأوربية، فإنّ التوجيه البحري يفرض تقريبا نفس الأحكام مع بعض الإضافات. فعلى الدول الأعضاء أن تضمن أنّ المشغل أو المالك يضع "خطة داخلية للاستجابة للطوارئ (plan d'intervention d'urgence interne) تأخذ في الاعتبار تقييم وقوع حوادث كبرى مذكورة في تقرير المخاطر الكبرى. وتشمل الخطة تحليلا لنجاعة التدخل في حالة تسرب النفط في البحر.[2] كما تكون منسّقة مع الخطة الخارجية للاستجابة للطوارئ.

وتطبق الخطة على ثلاثة (3) مستويات:1- حادث من دون آثار عابرة للحدود. 2- حادث مع آثار عابرة للحدود لدولة عضوة أخرى. 3- حادث مع آثار عابرة للحدود لدولة أخرى ليست عضوة في الاتحاد الأوربي.[3]

وبجانب الوسائل والمعدّات التي تقدّمها الدول الأعضاء، فرض التوجيه البحري من المشغل أن يضمن توفير، في جميع الأوقات، المعدّات والخبرات اللازمة للخطة الداخلية للاستجابة للطوارئ بحيث توضع، إذا لزم الأمر، تحت تصرف السلطات التي تنفذ الخطة الخارجية للاستجابة للطوارئ.[4]

<u>ثالثا: الإبلاغ عن حوادث التلوث</u>

بهدف تفعيل إجراءات الطوارئ واتخاذ التدابير الملائمة في الوقت المناسب لمنع التلوث من الانتشار إلى مناطق أخرى، يلتزم كل المشغلين بأن يقوموا، عبر أسرع القنوات وأوفاها في ظل الظروف القائمة، بالإخطار، من جهة، بأي حادثة تقع في منشآتهم تُسبب أو يحتمل أن تُسبب تلوثا. ومن جهة أخرى، بأي حادث يلاحظ في البحر يُسبب أو يحتمل أن يُسبب تلوثا. ويصف إن أمكن مصدر وآثار البيئية المحتملة.[5] وعليه، حتى ولو كان مصدر التلوث ليس له علاقة بالمنشأة، كأن يلاحظ عمال المنصّة تلوثا ما يحدث من طرف سفينة أو منشأة بحرية أخرى يجب أن تخطر السلطة الوطنية المختصة بذلك.

---

[1] المادة 1/5/ه من البروتوكول البحري

[2] المادة 14 من التوجيه البجري. وحدّدت المادة 28 والجزء 10 من المحلق الأول من التوجيه البحري الشروط التي يجب أن تتضمنها خطة الطوارئ الداخلية.

[3] José JUSTE-RUIZ, opcit, p 34.

[4] المادة 2/28 من التوجيه البحري.

[5] المادة 4/9 من البروتوكول المنع والطوارئ. المادة 17 من البروتوكول البحري. المادة 30 من التوجيه البحري.

وعلاوة على ذلك، كل سفينة تكون شاهدة على حادث تلوث من منشأة بحرية، ملزمة بأن تخطر الدولة الساحلية التي تنشط في ولايتها.[1]

ويجب أن ننبه أنّ مصطلح "أي حادث" لا يقتصر على حوادث التلوث،[2] بل يشمل كل الحوادث التي من شأنها تعرّض المنشأة لخطر أو المنطقة البحرية المحيطة بها، كحادث تلوث من سفينة أو عملية قرصنة. لكن في المقابل، لم يحدد مدى الحادث الذي يجب أن يبلغ عنه. فهل الحوادث الثانوية الصغيرة مجبرون بالإبلاغ عنها؟ لذلك، سيكون من المفيد التوصّل إلى تفاهم مشترك في إطار اتفاقية برشلونة حول هذه النقطة.

كما تخطر السلطة الوطنية المختصة المركز الإقليمي وكل الأطراف الأخرى التي يحتمل أن تتأثر بحادث التلوث على الفور بعد إعلامها من طرف المشغل،[3] ويُحبَّذ أن يتم ذلك مباشرة أو عبر المركز الإقليمي.[4]

وفقا للمادة الأولى من المبادئ التوجيهية بشأن التعاون في مجال مكافحة التلوث البحري بالمواد الهيدروكربونية في البحر المتوسط، والتي اعتمدها الاجتماع العادي الخامس للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في 11 سبتمبر 1987 "يجب على الأطراف أن تُعلم المركز على الأقل بكل تسرب أو تصريف للنفط أكثر من 100 متر مكعب في أقرب وقت وبمجرد العلم به".

أمّا التوجيه الأوربي، فإن كان يطلب من المفوضية تشجيع التعاون الوثيق مع الدول الأخرى غير العضوة في الاتحاد الأوربي والتي تقوم بالاستكشاف والاستغلال في نفس المناطق البحرية للدول الأعضاء وتسهل تبادل المعلومات معها،[5] لم يحدد التدابير اللازمة التي يجب اتخاذها إذا وقع حادث كبير له آثار عابرة للحدود.

---

[1] المادة 1/4 من اتفاقية أوبرسي.

[2] المادة 5/9 من برتوكول المنع.

[3] المادة 6/9 من بروتوكول المنع والطوارئ. وتخطر أيضا م.ب.د، إمّا مباشرة وإمّا يتكلف المركز الإقليمي بإخطارها. وفي الحالة الأوربية تخطر المفوضية.

[4] المادة 7/9 من بروتوكول المنع والطوارئ. المادة 3/26 من البروتوكول البحري. الفقرة 45 من ديباجة التوجيه البحري والمادة 6/31 من نفس التوجيه. المادة 1/5 من اتفاقية أوبرسي. المادة 3/3 من بروتوكول اتفاقية أوبرسي. المادة 198 من ا.ا.م.ق.ب. المادة 17 من مشروع منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة لسنة 2001.

[5] المادة 33 من التوجيه البحري.

الفرع الثاني: الإجراءات العلاجية لمكافحة التلوث العارض أو العابر للحدود

حين لا تستطيع الدول المتوسطية والمشغل الوقاية من التلوث ومنع حدوثه وضع القانون الدولي الآليات اللازمة للحيلولة دون تفاقمه والحد من عواقبه. وحاليا ثمة مستويان للتعاون والمساعدة بين الدول المطلة على البحر المتوسط: تعاون إقليمي **(أولا)** ودون إقليمي **(ثانيا)**.

أولا: التعاون الإقليمي

نص كل من بروتوكول المنع والطوارئ واتفاقية أوبرسي على الخطوات التي يقتضي على كل الدول الساحلية أن تتخذها للسيطرة على التلوث العارض **(1)**، زيادة على ذلك، سهّلا إمكانية طلب المساعدة من دول أخرى إذا لم تتمكن من الحد من التلوث بوسائلها الخاصة **(2)**.

1-التتدابير المتخذة لصد التلوث:

بمجرد ما تتلقى دولة متوسطية إخطارا بحادث تلوث من منشأة نفطية أو غازية، تقوم ب:
أ-تقييم وتقدير طبيعة حادث التلوث، إن كان تلوث من المحروقات أو مواد ضارة ومؤذية، وتداعيته المحتملة.
ب-اتخاذ كل التدابير العملية لمنع آثار حادث التلوث والتخفيف منها، وكذلك إزالتها قدر المستطاع.
ج-إخطار باقي الدول بالحادث وبكل الإجراءات المتخذة بالفعل أو المزمع اتخادها،من أجل تجنب الجهود المزدوجة وهدر الطاقات.
د-مواصلة مراقبة الحالة لأطول فترة ممكنة والإخطار عنها.[1]

وقد قام المركز الإقليمي، في جوان 2012، بإعداد دليل لمكافحة حوادث التلوث العرضي في البحر الأبيض المتوسط.[2] يشرح بإطناب كبير الطريقة الصحيحة لتنفيذ كل التدابير المنوه لها أعلاه.

2-طلب مساعدة

في حالات الطوارئ، سواء كان التلوث العارض عابر للحدود أو منحصرا في إقليم الدولة الساحلية ولم تستطع الدولة المتضررة مواجهة التلوث بقدراتها وإمكانياتها، يمكن أن تطلب مساعدة الدول الأخرى لمنع أو خفض أو مكافحة التلوث الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية، إمّا مباشرة أو من خلال المركز

[1] المادة 5 من بروتوكول المنع والطوارئ. المادة 10 من اتفاقية أوبرسي.
[2] REMPEC, Système régional d'information – Guides opérationnels et documents techniques, Guide pour la lutte contre la pollution marine accidentelle en Méditerranée, Edition juin 2012.

الإقليمي. وذلك ابتداء من الدول القريبة منها والتي يحتمل، على ما يبدو، أن تتأثر بالتلوث. وعلى الطرف المقصود تقديم المساعدة، أن يبذل كل ما في وسعه، وفي حدود طاقته ووفقا لمدى توافر الموارد المناسبة، لدعم ومؤازرة الدول التي تواجه التلوث.[1] فثمة التزام دولي ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة.[2]

وتتألف المساعدة، على وجه الخصوص، في تقديم الخدمات الاستشارية وتزويد الطرف المعني بما تدعو إليه الحاجة من متخصّصين، منتجات، معدّات، مرافق ملاحية أو وضع ذلك تحت تصرفه.[3]

وبالتالي، ثمة نظام لمكافحة التلوث على ثلاثة (3) مراحل. أولا، يعود للمشغل اتخاذ كل التدابير اللازمة لوقف تسرب النفط في البحر والحد من تأثيره على البيئة الطبيعية بواسطة معداته الخاصة (سياجات، المشتتات[4]...). ثم يلجأ إلى الدولة الساحلية التي تتخذ بدورها كل التدابير اللازمة. وأخيرا، في حالة التلوث على نطاق واسع جدا وتجاوز التلوث القدرات الوطنية، يمكن اللجوء للموارد الإقليمية والمتمثلة في الدول الأخرى أو المركز الإقليمي.

وقد يكون من الأحسن على المشغلين الذي ينشطون في البحر المتوسط إبرام اتفاق للتعاون والمساعدة المتبادلة في حالة التلوث العارض، على غرار ما فعله مشغلو بحر الشمال الذين أنشأوا "لجنة تنظيف البحار لمشغلي بحر الشمال" (North Sea Operator's Clean Seas Committee)[5] والتي توفر المساعدة المتبادلة ومركزا لتخزين المعدّات المخصصة لمكافحة التلوث المتأتي عن عمليات الاستكشاف والاستغلال وتعمل على تطوير الطرق الحالية لمكافحة التلوث. مع العلم أنّ هذه اللجنة كان لها في السابق دور مهم في العديد من الحوادث.[6]

<u>ثانيا: التعان دون إقليمي</u>

شجع بروتوكول المنع والطوارئ الدول المتوسطية أن تبرم اتفاقيات دون إقليمية، سواء ثنائية أو متعددة الأطراف،[7] تسري على منطقة محددة في البحر المتوسط بهدف تفعيل وتيسير أكثر مكافحة حوادث

---

[1] المادة 18 من البروتوكول البحري.

[2] Hervé MONIN, opcit, p 43.

[3] المادة 12 من بروتوكول المنع والطوارئ. المادة 7 من اتفاقية أوبرسي. المادة 5 من بروتوكول اتفاقية أوبرسي. وقد أفصحت كل من اتفاقية أوبرسي (المرفق الأول) وبروتوكول اتفاقية أوبرسي (المرفق الأول) وبروتوكول المنع والطوارئ (المادة 13) عن كيفية تعويض المساعدات المقدمة.

[4] المشتتات أو Dispersants هي مواد تعجل تشتت الطبيعي للنفط قبل وصوله إلى السواحل.

[5] تضم بلجيكا، فرنسا، ألمانيا، بريطانيا، هولندا، النرويج والسويد.

[6] Hervé MONIN, opcit, p 43.

[7] المادة 17 من البروتوكول المنع والطوارئ

التلوث باختلاف مصادرها. ويمكن أن تطلب مساعدة من المركز الإقليمي لغرض تطوير وتنفيذ هذه الاتفاقيات.

ولغاية اليوم، تم بلوغ ست (6) اتفاقيات دون إقليمية تصب في هذا الاتجاه:

<u>1-مخطط RamogePol:</u> في عام 1993، قرّرت كل من فرنسا، وإيطاليا وإمارة موناكو في إطار اتفاق RAMOGE[1] وضع خطة استجابة لمكافحة حوادث التلوث البحري العارض في بحارها الإقليمية والمنطقة الاقتصادية.[2]

الأصل أنّ المخطط يسري على التلوث الناجم عن المحروقات والمواد الضارة والمؤذية المتأتية من السفن.[3] لكن استنادا للملحق "H" الذي يحدد العناصر التي يجب أن تتضمنها رسالة الإعلان عن مشاهدة التلوث، أن يذكر مصدر أو سبب التلوث الذي قد يكون "*من سفينة أو **منشأة أخرى***".[4] فعبارة "منشأة أخرى" توحى بأنّ المخطط يعالج أيضا التلوث النابع من كل منشأة غير السفن، والتي تشمل المرافق النفطية والغازية.

<u>2-النظام دون الإقليمي لقبرص، مصر وفلسطين المحتلة:</u>

نظرا لأنّ منطقة جنوب شرق المتوسط، ولا سيما قناة السويس، تعرف نشاطا ملاحيا هائلا من طرف ناقلات النفط التي تشكل خطرا دائما على المناطق البحرية لقبرص، مصر وفلسطين المحتلة، أبرم هؤلاء في 9 جوان 1995 "*النظام دون الإقليمي لمكافحة حوادث التلوث البحري الكبرى التي تؤثر أو من المحتمل أن تؤثر على المناطق البحرية الإقليمية، السواحل، والمصالح ذات الصلة لقبرص، مصر وفلسطين المحتلة*" للتعاون والمساعدة المتبادلة وتنسيق تدابير الاستجابة للتلوث البحري.[5]

وقد تضمن المخطط إشارة ضمنية إلى المنشآت البحرية في المحلق السابع، الذي تضمن "نموذج تبادل المعلومات بشأن حوادث التلوث"، بحيث نص على أنّ الدول الأطراف أن تذكر في رسالتها "*...السفينة أو **المرافق الأخرى** المتورطة في الحادث...*".[6]

---

1 اتفاق RAMOGE عقد في 10 ماي 1976، والهدف منه، تنسيق إجراءات دولة فرنسا وإيطاليا وموناكو في الحفاظ على المياه الساحلية اللصيقة بها. وقد تم إنشاء لجنة RAMOGE لكي تشرف على تنفيذ هذا الاتفاق.

2 الموقع الرسمي لمخطط RAMOGE، http://www.ramoge.org/fr/ramogepol.aspx.

3 المادة 1/2 من مخطط RamogePol.

4 الفقرة "G" من الملحق "H" من مخطط RamogePol.

5 المادة 2/1 من المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للوقاية والاستعداد لمكافحة حوادث التلوث البحرية الكبرى في البحر الأبيض المتوسط.

6 المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للوقاية والاستعداد لمكافحة حوادث التلوث البحرية الكبرى في البحر الأبيض المتوسط، الملحق السابع، ص 4.

3–المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين الجزائر والمغرب وتونس:

أبرمت الجزائر، المغرب وتونس *"المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط"* في 20 جوان 2005.[1] والذي هو عبارة عن وثيقة ذات طابع تقني لتنظيم التصدي السريع والفعّال لحوادث التلوث البحري جراء المحروقات في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، باعتبارها طريقا دوليا جوهريا هاما.[2]

يسعى أساسا لمكافحة التلوث الذي مصدره السفن، ورغم أنّ كل من الاتفاق والمخطط لا يتضمن أدنى إشارة إلى التلوث الذي مصدره استغلال الجرف القاري، إلا أنّ الدول المعنية، طبقا للمادة 16 من البروتوكول البحري، ملزمة بأن تكيف مخططاتها مع الأنشطة النفطية البحرية.

4–المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي في البحر الأدرياتيكي:

تحت ضرورة حماية البحر الأدرياتيكي من مخاطر التلوث كونه منطقة هشة، توصّلت كل من إيطاليا، كرواتيا وسلوفينيا إلى ابرام *"المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للوقاية والاستعداد لمكافحة حوادث التلوث البحرية الكبرى في البحر الأدرياتيكي"* في 9 نوفمبر 2005، والذي أنشأ آلية للمساعدة المتبادلة لمجابهة التلوث البحري.[3]

وعلى غرار المخطط السابق لم يشر إلى تلوث المنصات النفطية والغازية.

5–مخطط ليون:

يعتبر مخطط ليون اتفاق تعاون تقني مبرم بين فرنسا وإسبانيا في 22 جويلية 2002 ويهدف لمكافحة إنسكابات النفط في منطقة خليج ليون.[4] وهو الآخر لم يتطرق إلى التلوث الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية.

6-خطة الطوارئ دون الإقليمية للتلوث بالزيت البحري:

---

[1] صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 06-302 المؤرخ في 2 سبتمبر 2006، (ج.ر العدد 63 الصادرة في 6 أكتوبر 2006).

[2] المادة 1 من اتفاق بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهوريّة التونسية دعما للمخطط الاستعجالي الشبه الإقليمي بين الجزائر والغرب وتونس للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط

[3] المادة 2/1 من المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للوقاية والاستعداد لمكافحة حوادث التلوث البحرية الكبرى في البحر الأدرياتيكي.
-ويجب التنبيه أنّ هناك خطأ في الموقع الرسمي للمركز الإقليمي (REMPEC) بحيث ذكر أن الاتفاق وقع في 9 ديسمبر 2005، انظر:
http://www.rempec.org/country_fr.asp?convID=Convention%20de%20Barcelone&IDS=2_113&daNme=Subregional%20agreements&openNum=2&typeconvention=1.

[4] الموقع الرسمي للمركز الإقليمي (REMPEC)،
http://www.rempec.org/country_fr.asp?convID=Convention%20de%20Barcelone&IDS=2_113&daNme=Subregional%20agreements&openNum=2&typeconvention=1, الزيارة في 2016/03/17.

في 8 ماي 2018، اتفقت كل من قبرص وفلسطين المحتلة واليونان على إبرام *"خطة الطوارئ دون الإقليمية للتلوث بالزيت البحري"* بهدف إنشاء آلية للمساعدة والتعاون المتبادلين في الاستجابة لحوادث التلوث بالزيت البحري الكبرى التي تؤثر أو من المحتمل أن تؤثر على البحر الإقليمي، السواحل والمصالح ذات الصلة للدول المعنية.[1]

إن هذا الاتفاق عبارة عن إطار عام متبوع بملحق ينص على كل التفصيل اللازمة لتطبيق هذه الخطة، لكن للأسف لم يتم نشر بعد مضمون الملحق حتى يتم التحقق إن كان أشار في مضمونه إلى حوادث التلوث الناجمة عن عمليات استغلال قاع البحر المتوسط.

ونظر لأنّ كل المخططات الآنفة الذكر أعدّت خصيصا لصد التلوث الناتج عن السفن، ولم تتضمن في فحواها أحكاما صريحة تعالج حوادث التلوث المتأتية من استغلال قاع البحر، فإنّ الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة طلبت من المركز الإقليمي بموجب القرار IG.20/12 أن يأخذ في الاعتبار، إلى أقصى حد ممكن، أنشطة التنقيب وإنتاج المحروقات قبالة السواحل عندما يكون بصدد مساعد الدول على إعداد أو إعادة النظر في المخططات دون الإقليمية في حالة تلوث نفطي.[2]

الفرع الثالث: دور الهيئات الإقليمية المتوسطية في التصدي لتلوث المحروقات البحرية

المسؤولية الرئيسة لمنع والاستعداد والاستجابة للتلوث البحري من المنشآت البحرية تقع على عاتق المشغلين والدول الأعضاء. لكن، بما أنّ مثل هذه الحوادث قد تتجاوز القدرات الوطنية أو يكون لها عواقب عبر حدودية، يملك البحر المتوسط جهازين يلعبان دورا في التنسيق والتصدي لحالات الطوارئ، وهما: المركز الإقليمي للتصدي لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط **(أولا)** ووكالة السلامة البحرية الأوروبية **(ثانيا)**. لكن تختلف هاتان الهيئتان في المسؤوليات والأدوار **(ثالثا)**.

أولا: المركز الإقليمي للتصدي لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط

حين اعتمدت الدولة المتوسطية البروتوكول بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة (بروتوكول حالات الطوارئ)،[3] أنشأت في 11 ديسمبر

---

[1] المادة 1 من خطة الطوارئ دون الإقليمية للتلوث بالزيت البحري بين قبرص وفلسطين المحتلة واليونان.

[2] برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، UNEP(DEPI)/MED IG.20/8، مرجع سابق، ملحق II، ص 211.

[3] كما تم الإشارة إليه سابقا، حلّ مكانه بروتوكول المنع والطوارئ.

1976، بموجب القرار رقم 7، المركز الإقليمي لمكافحة النفط للبحر الأبيض المتوسط (ROCC) لكي يتولى مهمة الإشراف على تنفيذه.

كان بمثابة أول مركز إقليمي في العالم من نوعه. مقره في مالطا. ويمول من طرف الدول المتعاقدة في اتفاقية برشلونة ويعمل على أساس قراراتها، ويتصرف تحت رعاية مشتركة بين برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة عمل البحر الأبيض المتوسط وم.ب.د.[1] ووافقت الأطراف المتعاقدة في 6 أكتوبر 1989 على الأهداف والمهام الجديدة للمركز وغيرت اسمه إلى "**المركز الإقليمي للتصدي لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط**" (REMPEC).[2]

وتتلخص واجباته على النحو التالي:

–مساعدة الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تطلب ذلك في تطوير قدراتها الوطنية للاستجابة لحوادث التلوث.

–تسهيل تبادل المعلومات والتعاون التكنولوجي والتكوين.

–تسهيل وتشجع ابرام اتفاقيات دون إقليمية من أجل مكافحة الحوادث التي من شأنها أن تؤثر على الدول المجاورة.

–تكوين الموظفين في مجال مكافحة التلوث.[3]

–المركز يساعد أساسا الدول المتعاقدة، عند الطلب، للاستجابة لحوادث التلوث التي تسفر أو قد تسفر عن تصريف الزيت أو غيرها من المواد الخطرة والضارة والتي تتطلب إجراءات الطوارئ أو استجابة فورية أخرى. والمركز يفعل ذلك من خلال الحصول على المساعدة من الأطراف الأخرى، وعندما تكون فرص المساعدة غير موجود في المنطقة، يعمل على الحصول على مساعدة دولية خارج المنطقة.[4]

في البداية، أُسس المركز الإقليمي بهدف مكافحة حالات الطوارئ الناجمة من السفن، وكان ولا يزال له إسهامات وإنجازات جّمة في ذلك. ثم بعد اعتماد البروتوكول البحري في 1994 امتدّ اختصاصه حيث بات معنيا بحالات الطوارئ جراء عمليات الاستكشاف والاستغلال، إلا أنّه تجاهل في أعماله لعدة سنوات هذا الميدان بحكم أنّ البروتوكول البحري لم يكن ساري النفاذ. لكن بعد دخول هذا الأخير حيز النفاذ في مارس 2011، أصبح للمركز دور هام في السهر على إدارة التلوث العارض المتأتي من المنشآت

[1] Resolution 7 on the establishment of a regional oil-combating centre for the mediterranean sea, § 3.

[2] برنامج الأمم المتحدة للبيئة، UNEP(OCA)/MED IG.1/5، الملحق 5، التذييل 1، ص 1.

[3] Roberto PATRUNO, L'action du REMPEC en Méditerranée depuis 1976, ADM, tome 6, 2001, pp 65-66.

[4] Claire DUPONT and Co, opcit, p 73.

البحرية، ومن المتوقع أنّه سيطور قُدراته في المستقبل في هذا المجال. وقد بدأ بالفعل في أواخر عام 2012 في عملية استكشاف السبل التي تمكّنه للقيام بذلك.[1]

أمّا حاليا، فلا يمكن الحكم على نجاعته لافتقاده الخبرة على معالجة التلوث المتأتي عن الاستكشاف والاستغلال. ومن الراجح أنّ الأطراف المتعاقدة في السنوات القادمة ستتبنى قرارا يحدد أهداف ومهام المركز لدعم تنفيذ البروتوكول البحري مثلما سبق واعتمدوا قرارا يتضمن أهداف ووظائف المركز لتنفيذ بروتوكول المنع والطوارئ في 17 نوفمبر 2001.[2]

وقد أكدت الدول المتوسطية في الاجتماع العاشر (10) للمركز الإقليمي في مالطا والمنعقد ما بين 3 و5 ماي 2011 أنّ هذا الأخير لديه مهارات فنية رفيعة المستوى وقادرة على تقديم المساعدة إلى الأطراف المتعاقدة لتطبيق البروتوكول البحري طالما توفّرت الوسائل التقنية والمالية للتعامل مع هذه المسؤوليات الجديدة.[3]

<u>ثانيا: وكالة السلامة البحرية الأوروبية</u>

تأسست وكالة السلامة البحرية الأوروبية كوكالة للاتحاد الأوروبي في أعقاب كارثة ناقلة "أريكا"[4] (Erika) بموجب التنظيم CE 2002/1406 في 27 جوان 2002. مقرها في لشبونة، وتسعى إلى:
–ضمان مستوى عال، موحد وفعّال للسلامة البحرية ومنع التلوث من السفن؛
–تزويد الدول الأعضاء والمفوضية بالمساعدة التقنية والعلمية في مجال التلوث البحري الناجم عن السفن؛
–مراقبة تنفيذ تشريعات الاتحاد الأوروبي في هذا المجال، وتقييم فعّالية التدابير المتخذة؛
–دعم الدول الأعضاء عن طريق إدخال طرق عملية لمكافحة التلوث في المياه الأوروبية بالسفن.[5]

---

[1] Ibid, p 72.

[2] يمكن الاطلاع على هذا القرار من خلال:
-برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي الثاني عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، UNEP/DEC/MED IG.13/8، أثينا، اليونان، 30 ديسمبر 2001، الملحق IV، التذييل 1.

[3] REMPEC/PAM, opcit, REMPEC/WG.32/11, p 11, § 73.

[4] حادثة ناقلة النفط "أريكا" وقعت في 12 ديسمبر 1999 قبالة سواحل "بريتاني" في فرنسا، حيث انقسمت إلى نصفين وتسرب على إثر ذلك حوالي 30.000 طن من النفط. للمزيد من التفصيل انظر:
- Jean-Mathieu LUCIANI, Assurance et Pollution par les Hydrocarbures, Mémoire de Master, CDMT, Université d'Aix-Marseille, Fance, 2008, p 17.

[5] Règlement (CE) no 1406/2002 du parlement européen et du conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, art 1.

وتشمل أنشطتها (أ) المنع (التفتيش، تتبع السفن، تحليل المخاطر وتبادل المعلومات)؛ (ب) الاستعداد (تبادل المعلومات حول مدى توافر خطط الطوارئ والبيانات ذات الصلة)؛ (ج) الاستجابة لحالات الطوارئ و (د) التحقيق في الحوادث.

اقتصر دور الوكالة منذ نشأتها على الاستجابة لحوادث التلوث الناجمة عن السفن وداخل مياه الاتحاد الأوروبي. لكن في أكتوبر 2010، وتحت تأثير حادثة ديب ووتر هورايزون، بدأت الأوضاع تتغير حيث اقترحت المفوضية تحديث تنظيمها بمد اختصاصاتها للمنصات النفطية والغازية من خلال إضافة مجموعة من المهام الجديدة. ومن بين ما تم اقتراحه:

-مساعدة المفوضية في التحقيق من سلامة منشآت النفط والغاز المتنقلة في البحر من أجل تحديد نقاط الضعف المحتملة مستندة على الخبرة التي كسبتها فيما يتعلق بالسلامة والأمن البحريين ومنع التلوث الناجم عن السفن والتصدي له.

-القيام بعمليات تفتيش نيابة عن المفوضية في البلدان الأخرى كما هو مطلوب في تشريعات الاتحاد الأوروبي.

-التأكد من أنّ السفن المخصّصة للتصدي للانسكابات النفطية والتي تشرف عليها الوكالة يمكن أن تتدخل أيضا في حالة التلوث النفطي الناشئ عن المنشآت البحرية.[1]

بعد المناقشات، اتفقت جميع الهيئات المختصة (المفوضية الأوروبية، المجلس الأوربي والبرلمان الأوروبي) أولا، على أنّ نطاق الوكالة ينبغي توسيعه لتغطية منشآت النفط والغاز البحرية. ثانيا، على ضرورة أن تلعب الوكالة دورا نشطا في مجال الاستعداد والاستجابة للتلوث من خلال استخدام أدوات تتبع التلوث. ثالثا، على إمكانية تقديم الوكالة مساعدة عملية إلى البلدان التي تتقاسم حوضا بحريا مع الاتحاد (دول الجوار). ومع ذلك، واجهت الترويكا خلافا حول الدور الذي ينبغي أن تضطلع به الوكالة في مجال الوقاية، لا سيما فيما يتعلق بدورها في التفتيش وتقييم المخاطر. ففي حين دعم البرلمان الأوروبي ما اقترحته المفوضية، وقف المجلس ضد أي دور مباشر للوكالة في تفتيش المنشآت البحرية.[2]

تم الاتفاق على التعديل النهائي بموجب التنظيم 2013/100 الصادر في 15 جانفي 2013.[3] مع العلم أنّ النص المعتمد يتماشى مع رغبة المجلس في استبعاد منح حق التفتيش للوكالة على المنشآت النفطية.

[1] Claire DUPONT and co, opcit, pp 69-70.

[2] Ibid, pp 70-71.

[3] دخل حيز النفاذ في 1 مارس 2013.

سمح التنظيم في حالة التلوث النفطي البحري الناتج عن منشآت البحرية باستخدام نظام المراقبة بالأقمار الصناعية الأوروبية للكشف عن التسربات النفطية (CleanSeaNet) للتحكم في مدى والأثر البيئي لهذا التلوث.[1] وكل المعدات والوسائل للسيطرة عليه.[2]

كما أجاز للوكالة أيضا تقديم المساعدة في حالة التلوث الناجم عن السفن والمنشآت النفطية والغازية التي تؤثر على البلدان الأخرى التي تقاسم بحرا إقليميا مع الاتحاد الأوربي.[3] وتكوين موظفيها على أساس اتفاقي.

أضف إلى ذلك، التوجيه البحري أسند للوكالة مهام أخرى والتي تتمثل في تقديم للدول الأعضاء والمفوضية المساعدة التقنية والعلمية، الكشف والسيطرة على نطاق تسرب النفط والغاز البحري، ومساعد الدول الأعضاء في وضع الخطط الخارجية للاستجابة للطوارئ وتنفيذها وتقييمها من أجل التحقق ما إذا كانت تمتثل للتوجيه البحري.[4]

وعلى غرار المركز الإقليمي، لا تزال تجربة الوكالة يافعة في ميدان تلوث النفط والغاز البحري، بحيث لا تملك خبرة كبيرة وهي بصدد تطوير قدراتها من أجل الاستجابة لتحديات المستقبل.

ثالثا: الفرق بين الوكالة والمركز الإقليمي

على الرغم من أنّ الوكالة والمركز ينشطان في نفس المجالات إلا أنّ أدوارهما ومسؤولياتهما تختلف من حيث الصلاحيات والموارد والأنشطة. ومع ذلك، ثمة عدة طرق تسمح بالتعاون والتكامل بينهما من خلال العمل المباشر والمشترك.

1-تتفق كل من الوكالة والمركز الإقليمي في صلاحية تقديم الاستشارات في كيفية تطبيق مختلف الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتلوث البحري. وتقديم المعلومات والخبرة في كيفية مكافحة التلوث الناجم عن المنشآت البحرية.

---

1 المادة G/4/2 من التنظيم 2002/1406 المعدل والمتمم.
2 الوكالة تملك أسطولا من سبع عشرة (17) سفينة مستأجرة حول سواحل الاتحاد الأوروبي، وسبعا (7) منها مركونة في البحر الأبيض المتوسط على أهبة الاستعداد.
3 المادة 5/2 من التنظيم 2002/1406 المعدل والمتمم.
4 المادة 10 التوجيه البحري.

2-كلا الجهازين يساعد الأطراف في تعزيز القدرات والتعاون الإقليمي. غير أن هناك استثناءين. أولا، المركز الإقليمي ينسق الاستجابة العملية. بينما الوكالة هي فاعل دعم، أي تقدّم مساندة في الميدان ولا تكتفي بالتنسيق. ثانيا، الوكالة تملك وتوفر وسائل الاستجابة (سفن، معدّات...) التي لا يملكها المركز.[1]

3-الهيئتان يركزان، على حد سواء، على التلوث الناجم عن السفن، غير أنّ دخول البروتوكول البحري حيز النفاذ وتعديل تنظيم الوكالة، أضاف مهام جديدة فيما يخص التلوث الناتج عن المنصات النفطية والغازية.

4-المركز من حيث الحيز الجغرافي يغطي كل البحر الأبيض المتوسط وحتى سواحل الدول الأوربية. بينما الوكالة الأصل أنّها تقتصر على المناطق البحرية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوربي، إلا أنّه بعد تعديل نظامها القانوني أصبحت تشمل مناطق بحرية للدول المجاورة لكن على أساس التعاون الثنائي.

5-ثمة فرق آخر يتعلق بالوسائل والمعلومات المتاحة لكل من الوكالة والمركز الإقليمي. الوكالة تمتلك مجموعة من الوسائل المالية وغيرها (مثل الأقمار الصناعية وسفن الاستجابة) والتي تساعد في الكشف والاستجابة لحالات الطوارئ. أمّا المركز فيفتقد لذلك، بحيث يعتمد أكثر على قدرات الأطراف.[2]

تجدر الإشارة إلى أنّ قدرات الدول المتوسطية مختلفة من حيث الاستجابة للتلوث الناجم عن السفن فضلا عن المنشآت البحرية. كما أنّ مستوى استعدادها لمواجهة أي طارئ متباينة. فقد يؤدي أي حادث، في حالة غياب التنسيق والتعاون، إلى تدخل كلا الجهازين في نفس الحادث، مما يفضي إلى هدر الموارد المتوفرة، وتضيع الطاقة والوقت.

لذلك، من أجل التوزيع الأفضل للموارد المخصّصة للاستجابة وضمان نفس المستوى من الاستعداد للدول المتوسطية غير عضوة في الاتحاد الأوروبي، قد يكون من المفيد للوكالة أن تعمل جنبا إلى جنب مع المركز الإقليمي والأطراف لوضع مقاربة إقليمية مشتركة في البحر المتوسط لمواجهة حالات الطوارئ والتلوث العابر للحدود، وعلى الدول الأوربية العضوة في البروتوكول البحري أن تأخذ زمام المبادرة.

تتمة لذلك، تجري الوكالة كل سنة عددا كبيرا من التدريبات والمناورات الدولية، وهذا قد يعود بالفائدة على الأطراف في البروتوكول البحري إذا نُسِّقت التدريبات التي تجري في البحر الأبيض المتوسط مع

[1] للمزيد من التفصيل حول الفرق بين المركز والوكالة، انظر:

-Claire DUPONT and co, opcit, pp 79-82

[2] Claire DUPONT and co, opcit, p 77.

المركز، مما يعطي قيمة مضافة وخبرة قيّمة للدول غير الأوربية، ويسمح بتفادي الأخطاء عند تنفيذ تدابير ضد التلوث حتى لا تتحول هذه الأخيرة إلى مصدر ضرر.

ويبقي أن نشير إلى أنّ عدد المنشآت البحرية في تزايد مستمر عبر البحر المتوسط، الأمر الذي يؤدي في نهاية المطاف إلى ارتفاع احتمال تسرب النفط. لذلك، يتعين على دول المتوسط أن تكون مستعدة للتصدي لجميع أنواع الحوادث وبقاع النفط.

وهكذا، تظل الدول تدير التلوث التشغيلي التي تفرزه الأنشطة النفطية البحرية يوميا، وتترقب وتستعد لمواجهة كل تلوث عارض طيلة مرحلة الاستغلال إلى حين نضوب المكمن. وعندئذ تأتي آخر مرحلة، وهي **إزالة المنشآت البحرية** وتنظيف موقع الاستغلال وإعادة تهيئته.

المبحث الثالث: إزالة المنشآت البحرية بعد نضوب المكامن

تُثار مسألة إزالة المنصات البحرية المهجورة[1] عندما يستنفد المكمن. بالنسبة للعمّال، يتم نقلهم إلى موقع أخرى. بينما الهياكل التي عفا عليها الزمن تظل تشكل خطرا على مستخدمي البحر والبيئة البحرية. لذلك تم وضع قواعد دولية لغرض التخلّص منها.

يقصد بإزالة المنشآت البحرية تلك العملية التي من خلالها يقوم مشغل المنصة النفطية أو الغازية البحرية بالتخطيط والحصول على موافقة الحكومة للتخلّص منها أو إعادة استخدام الهياكل التي لم تعد هناك حاجة إليها.

ويستحسن التنبيه أنّ مصطلح "الإزالة" (enlèvement) و "التخلي" (l'abandon) يستخدم على حد سواء للتعبير عن عملية نزع والتخلّص من المنشآت البحرية.[2] ولكن نظرا للطبيعة الحساسة لهذه القضية وخوفا من أن يفهم خطأ من طرف المنظمات البيئية التي ترى في عملية التخلي، ترك وهجر

[1] عرّفت الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر، المنصات البحرية المهجورة بأنّها "...*المنشآت البحرية التي لا تتسم بأي من الصفتين التاليتين: أ-لا تخدم أغراض الأنشطة البحرية التي أقيمت من أجلها أصلاً في المنطقة البحرية، أو ب- لا تخدم أغراضاً قانونية أخرى في المنطقة البحرية رخَّصت بها أو نظَّمتها السلطة المختصة للطرف المتعاقد المعني*". (الفقرة 1 من الجزء الأول)

[2] قانون المحروقات يستخدم لفظ "التخلي" عوض "الإزالة". انظر: المادة 4/80 والمادة 82.

المنصات النفطية بعد انتهاء عملية الاستغلال وما قد تشكله من آثار سلبية على البيئة البحرية، أصبحت الشركات البترولية تتحاشي استخدام مصطلح "التخلي" لصالح "الإزالة".[1]

تتم عملية التخلّص من المنشآت البحرية من خلال **تقييم كل حالة على حدة:** إمّا تفكيكها كليا أو جزئيا أو تركها **(المطلب الأول)** وإمّا إغراقها **(المطلب الثاني)**. ويبقي التفكيك الكلي وتنظيف موقع الاستغلال يمثل أفضل ممارسة.

المطلب الأول: التخلّص من المنشآت البحرية عن طريق تفكيكها

تفكيك المنصات البحرية عملية معقدة للغاية تدخل فيها عوامل عدّة، منها التكلفة التي تصل إلى مئات الملايين من الدولارات، والمدة الزمنية الكبيرة التي تستغرقها (حتى عشر سنوات)، والأثر على البيئة البحرية والاستخدامات الأخرى للبحر، لا سيما المنشآت النفطية الثابتة التي يعتبر نزعها أصعب بكثير من المنشآت النفطية المتنقلة.

وعادة، تتمثل العمليات الأكثر شيوعا في تفكيك المنصات فيما يلي:
1-تنظيف جميع الهياكل العلوية التي استخدمت في استخراج النفط من أجل تجنب تلوث البيئية، مثل غسل الصهاريج والأحواض وخطوط الأنابيب لإزالة المخلّفات النفطية والكيميائية. وإزالة جميع المعدات على المنصة؛ 2-تقطيع الهيكل العلوي في شكل قطع، والاستعانة ببوارج محمّلة برافعات لنقل الأجزاء المفككة إلى اليابسة. 3-جز الجزء السفلي التي تقوم عليه المنصة من القاعدة حسب توجيهات م.ب.د. (إمّا ينزع الجزء السفلي كليا وإمّا جزئيا وإمّا يترك على حاله) 4-ترميم الموقع ورصده وتفتيشه بانتظام.

بالإضافة إلى إزالة هذه المنشآت البحرية، ثمة جانب حيوي آخر من ممارسة التفكيك وأيضا مصدر قلق كبير، هو مصير الأطنان من النفايات المتأتية عن عملية التفكيك. وتتمثل الخيارات الرئيسة المتاحة في: 1-التخلّص منها في المياه العميقة: أي إزالة المنصة من موقعها الأصلي ونقل أجزائها إلى مكان عميق ووضعها في قاع البحر حسب متطلبات اتفاقية لندن للإغراق. 2-التخلّص من المنصة على اليابسة: في هذه الحالة تنقل الأجزاء إلى الإقليم البري حيث يتم تنظيفها وجعلها آمنة، وبعد ذلك، إمّا يعاد تدويرها أو دفنها.[2]

---

[1] Efe AZAINO, international decommissioning obligations: are there lessons Nigeria can acquire from the uk's legal and regulatory framework?, CEPMLP, University of Dundee, Scotland, may 2012, p 5.
[2] Efe AZAINO, opcit, p 8.

ونتطرق فيما يلي إلى واجب المشغل بنزع المنشآت البحرية بعد نضوب البئر **(الفرع الأول)**، استنادا على معايير الإزالة المعتمدة من طرف م.ب.د **(الفرع الثاني)**، وإذا قرّر إزالتها جزئيا، فيجب البحث عن الجهة التي تتحمل المسؤولية عن الهياكل المتبقية **(الفرع الثالث)**.

<u>الفرع الأول: الالتزام بالإزالة بين التفكيك الكلي والتفكيك الجزئي</u>

عرف الالتزام بإزالة المنشآت البحرية المهجورة تطورا على الصعيد الدولي منذ دمقرطة استغلال النفط البحري. فبعدما كانت ا.ج.ج.ق تشترط تفكيكا كليا، أتاحت ا.ا.م.ق.ب خيار التفكيك الجزئي بسبب معوقات تقنية، مالية، وأيضا إيكولوجية **(أولا)**. لكن ذلك لا يمنع الدول، سواء على المستوى الإقليمي أو الوطني، من اعتماد أحكام أكثر صرامة من خلال رفض التفكيك الجزئي **(ثانيا)**. ثم يجب تنظيم مسألة التمويل، والتي لولاها لما كان هناك إزالة كلية ولا جزئية **(ثالثا)**.

<u>أولا: الالتزام بالإزالة على المستوى الدولي</u>

ترجع مسؤولية التفكيك للمشغل الذي له الخيار لإزالة المنشآت كليا أو جزئيا بحسب متطلبات م.ب.د إلاّ إذا فرضت عليه الدول الساحلية بموجب قوانينها الداخلية إزالتها كليا. ولفهم الطريقة التي أدت للتخلي عن نزع المنشآت البحرية بالكامل وحلول التفكيك الجزئي مكانها، يجب الرجوع قليلا إلى الوراء.

أثناء المفاوضات حول ا.ج.ج.ق، كانت بريطانيا من الدول التي رافعت من أجل تدوين مبدأ التفكيك الكلي نظرا لأنّ المرافق المهجورة يمكن أن تشكل خطرا كبيرا على الملاحة. وقد قدّمت مقترحا في هذا الصدد انتهى باعتماده ضمن أحكام النص النهائي للاتفاقية.[1] وبالتالي كل المرافق المتخلى عنها أو لم تعد تستخدم يجب إزالتها تماما.[2]

لم يُثر اعتماد المادة 5/5 آنذاك صعوبات لأنّ استغلال المحروقات البحرية كانت لا تزال في مهدها. ثم دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام 1964 وصادق عليها عدد كبير من الدول البحرية الكبرى.

---

[1] المادة 5/5 من ا.ج.ج.ق

[2] Bertrand VENDE, le démantèlement des plateformes offshore, CDMO, Université de Nantes, Revue Neptunus, Vol 5, 1999/2, p 3.

لكن الوضع بدأ يتغير بسبب التقدم التقني للتنقيب عن النفط في البحر. فأصبحت المنصات عبارة عن مجمع ضخم يصادف تفكيكه عندما يصل إلى نهاية حياته التجارية تحديات بيئية، صعوبات تقنية وتكاليف مالية باهظة،[1] مما دفع الدول إلى التفكير في اللجوء إلى الإزالة الجزئية.

ظهرت الإرهاصات الأولى لبداية التخلي عن مبدأ التفكيك الكلي في اتفاقية لندن للإغراق، بحيث حين عرّفت "الإغراق" نصّت بأنّه يشمل الإغراق المتعمّد في البحر للمنشآت (plates–formes).[2] وبناء على ذلك، فتحت الباب أمام إمكانية إغراق المنصات عوض تفكيكها كليا.

ثم عندما حان موعد اعتماد اتفاقية مونتي غوبي، بريطانيا الحريصة عادة على حرية الملاحة أصبحت ما بين فترة 1958 و1982 من المنتجين الرئيسين للنفط في بحر الشمال. لذلك كانت مصمّمة على الحد من مسؤولية التفكيك. وخلال المفاوضات، كان للوفد البريطاني موقف معاكس تماما لما كان عليه في 1958.[3] لا سيما بعد ضغط الشركات البترولية البريطانية التي تفاجأت من المبالغ المالية الكبيرة الضرورية لتفكيك المنصات كليا وتأثيرها على مداخيل الخزينة.[4]

المشروع البريطاني المعروض في ربيع عام 1981 نص على حلول التزام التفكيك الكلي محل التزام بالتفكيك الجزئي وفقا للمعايير التي ستضعها م.ب.د مع مراعاة الملاحة والصيد وحماية البيئة البحرية. بمعنى آخر، حاول الوفد البريطاني أن يحقق نوعا من التوفيق لكيلا يتحول الالتزام القانوني بالتفكيك الكلي إلى عدم التفكيك.[5]

فرنسا من جانبها، كانت أكثر ترددا على هذا الاقتراح وسعت لفضح مخاطر التفكيك الجزئي، نظرا لامتلاكها غواصات نووية قد تقود باقيا المنصات إلى تعكير صفو الملاحة وتهدد سلامتها. فطلبت بأن يشار صراحة إلى ملاحة الغواصات أو على الأقل إلى الملاحة "تحت الماء". لكن المملكة المتحدة رفضت ذلك استنادا إلى حجج متناقضة، مشيرة إلى أنّ الغواصات تدخل في مصطلح "السفينة"، وأنّه إذا ذُكرت الغواصات في متن المادة ستضطر الدولة الساحلية للتفكيك الكامل للهياكل، الشيء الذي يفرغ التعديل من محتواه. كما أنّ هذه الإشارة من شأنها أن تحمل الدولة الساحلية المسؤولية في حالة وقوع حادث.[6]

---

[1] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 24

[2] المادة 3/1/أ/ ii من اتفاقية الإغراق.

[3] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, p 24

[4] Arnaud REGLAT-BOIREAU, La désaffectation des installations en mer, AFDI, Vol 28, 1982, pp 874.

[5] Bertrand VENDE, opcit, p 4.

[6] Arnaud REGLAT-BOIREAU, opcit, p 876.

حاولت فرنسا إدراج أحكام أكثر دقة، فقدّمت اقتراحا تضمن إنشاء ثلاثة مستويات للتفكيك:

-التفكيك الكامل: بالنسبة للمرافق المثبتة في عمق يقل أو يساوي 60 مترا،

-تفكيك المنشآت وترك الهياكل على ارتفاع لا يتجاوز 10 أمتار فوق قاع البحر عندما يكون هذا الأخير يتراوح عمقه ما بين 60 و 510 متر،

-التفكيك من سطح الماء إلى عمق 500 م عندما تكون الهياكل قائمة في عمق يفوق 510 متر.[1]

بعد مفاوضات مارطونية، تخلت فرنسا عن اقترحها وانضمت إلى الموقف البريطاني من أجل تحقيق الإجماع وإعطاء الفرصة ل ا.ا.م.ق.ب للنجاح. وأقرّت هذه الأخيرة حلا وسطا بين مصالح القوى البحرية الكبرى وبين الحق في استغلال الجرف القاري.[2] فوضعت التزاما عاما بإزالة الهياكل التي عفا عليها الزمن لضمان سلامة الملاحة، مع مراعاة **المعايير الدولية المقبولة التي ستنشئها في هذا الصدد المنظمة الدولية المختصة.** وإذا قرّرت الدولة الساحلية الاكتفاء بإزالة جزئية، يشترط الإشهار الكافي عن موقع وحجم وعمق الهياكل المتبقية، وهذا الالتزام موجه أساسا لضمان سلامة الغواصات البحرية.[3]

إذن، الأصل ينبغي إجراء تفكيك كلي واستثناءً يسمح بالتفكيك الجزئي. كما يظهر من المادة 3/60 أنّ الهدف المتوخي أساسا في إزالة المنشآت البحرية يرجع إلى **سلامة وحرية الملاحة**، بينما حماية البيئة والصيد[4] وحقوق وواجبات الدول الأخرى يتم فقط أخذها في الاعتبار لكيلا يفضي التفكيك للإضرار بها.

وتُطبق أحكام المادة 3/60 فقط في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، أمّا في المياه الداخلية والبحر الإقليمي فيعود للدولة الساحلية أن تفرض المبدأ الذي يخدم مصالحها. وإذا لجأت إلى التفكيك الجزئي أن تحرص على أن تقوم بالدعاية المناسبة وتشهر جميع المنشآت بشكل كاف حتى لا يؤدي ذلك لتهديد الملاحة البحرية وإعاقة حق المرور البريء.

<u>ثانيا: الالتزام بالإزالة على المستوى الإقليمي والوطني</u>

احتاط البروتوكول البحري من إشكالية ترك المنشآت المهجورة في مكانها بعد الانتهاء من الاستغلال من خلال إلزام المشغل عند تقديم طلب منح ترخيص أو تجديده أن يرفق طلبه بخطط إزالة المنشآت.[5]

---

[1] Ibid, pp 879-880

[2] المادة 3/60 والمادة 80 من ا.ا.م.ق.ب.

[3] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, pp 24-25.

[4] عادة الصيادون يعارضون التفكيك الجزئي لأنّه يعيق عملهم بسبب تعلق شباك الصيد بالهياكل المتبقية.

[5] المادة 1/5/ز من البروتوكول البحري.

ويعكس ذلك النظرة بعيدة المدى التي وضعها البروتوكول، بحيث على المشغل أن يبرمج تفكيك المرافق ويعد خطة محكمة لذلك قبل أن يشرع في بنائها أصلا.[1]

أضف إلى ذلك، نص في المادة 1/20 على ضرورة إزالة المنشآت البحرية المخلفة أو لم التي تعد مستعملة.[2] لكن أحال إزالتها على المبادئ التوجيهية والمعايير المعدة من طرف م.ب.د والتي، كما سنرى، حددت بدقة متى يُلجأ إلى النزع الكلي أو الجزئي.

وعلى غرار ا.ا.م.ق.ب، فإنّ البروتوكول البحري يسعى من وراء الإزالة إلى ضمان سلامة الملاحة، ويبقى صيد الأسماك وحماية البيئة البحرية وحقوق وواجبات الدول الأخرى كعوامل تؤخذ في عين الاعتبار. كما على المشغل أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لمنع أي انسكاب أو تسرب من موقع الأنشطة أثناء التفكيك.

تناول أيضا البروتوكول البحري مسألة خطوط الأنابيب المخلّفة أو التي لم تعد مستعملة، بينما ا.ا.م.ق.ب تجاهلتها، والذي أعطى ثلاثة (3) حلول للتخلّص منها: (أ) إمّا إزالتها، (ب) أو تنظيفها من الداخل وتركها في مكانها في حالة لم يعد المشغل يستخدمها، لكن لديه نية في استخدامها في المستقبل (ج) أو تنظيفها من الداخل ودفنها في حالة عدم استخدامها في المستقبل[3] حتى لا تسبب تلوثا ولا تهدد الملاحة ولا تعوق صيد الأسماك أو تهدد البيئة البحرية ولا تتدخل في الاستخدامات المشروعة للبحر أو حقوق وواجبات الأطراف المتعاقدة. وإذا قرّرت السلطة المختصة أن تسمح للمشغل بتركها أو دفنها، يجب أن تضمن *"الإعلان الكافي عن عمق وموقع وأبعاد خطوط الأنابيب المدفونة وأن يشار إلى هذه المعلومات في خرائط وتخطر بها المنظمة والمنظمات الدولية المختصة الأخرى والأطراف"*.[4]

كما تنطبق هذه الالتزامات أيضا على المنشآت المهجورة أو خطوط الأنابيب المتخلى عنها من قبل المشغل الذي تم إبطال أو تعليق ترخيصه.[5] وهذا يعني أنّ سحب رخصة الاستغلال لا يسمح للمشغل بالتنصل من مسؤوليته في الإزالة.

---

[1] أمّا التوجيه البحري من جهته، لم يذكر البتة الإزالة إلا في حالة واحدة، وهي إلزام المشغل بإعداد تقرير منقح للمخاطر الكبرى عند التخطيط لتفكيك منصة ثابتة للإنتاج. ولا يبدأ أي تفكيك قبل أن توافق السلطة المختصة عليه، من دون تفاصيل أخرى. (المادة 5/12 و6)

[2] في اجتماع الخبراء للتشاور التقني حول الاستكشاف والاستكشاف في البحر الأبيض المتوسط المنعقد في 22 و26 سبتمبر 1986، اتفق جل الخبراء على فرض التفكيك الكلي في أحكام البروتوكول البحري، إلا القلة ممن حبذ فرض التفكيك المنصوص عليه في المادة 3/60 من ا.ا.م.ق.ب. ويبدو أنّ الدول مالت إلى رأي القلة. انظر:

- PNUE, UNEP/WG.155/1, opcit, p 14.

[3] كان الحل (ب) و(ج) من بين الاقتراحات التي طرحها الخبراء في اجتماع الخبراء للتشاور التقني حول الاستكشاف والاستكشاف في البحر الأبيض المتوسط المنعقد في 22 و26 سبتمبر 1986. انظر:

-PNUE, UNEP/WG.155/1, opcit, p 14.

[4] المادة 2/20 من البروتوكول البحري.

[5] المادة 3/20 من البروتوكول البحري.

وإذا لم يحترم المشغل المتطلبات الواردة في البروتوكول بشأن إزالة المنشآت، يحق للسلطة المختصة أن تقوم على نفقاته بجميع العمليات اللازمة لمعالجة ما فشل في تنفيذه المشغل.[1]

أمّا على الصعيد الوطني، فإنّ كلا من قانون المحروقات[2] وقانون المناجم[3] فرض **الإزالة الكلية،** بحيث "*يتعين على المالكين أو المستغلين أن يسحبوا كل المنشآت والآليات التي أصبحت غير مستعملة. ويتم إعذارهم إن اقتضى الأمر بهدف احترام هذا الالتزام وتحدد لهم الآجال للشروع في الأشغال وإنهائها*". وفي حالة رفض أو تهاون، تشرع السلطة المختصة في إزالة المرافق على نفقات المشغل وعلى مسؤولياته تجاه المخاطر. وعندئذ يجوز تجريد المالكين أو المستغلين من حقوقهم على هذه المنشآت والتجهيزات.

وفي المستقبل، لابد أن تعالج مسألة التفكيك بدقة وإعادة فرض التفكيك الكلي في كل البحر المتوسط، لا سيما في المناطق القليلة العمق وذات العمق المتوسط. مع العلم أنّ لجنة أوسبار كانت السبّاقة في ذلك، بحيث اعتمدت القرار 3/98 بشأن إزالة المنشآت البحرية غير المستخدمة في 23 جويلية 1998، والذي أعاد فرض الالتزام الكلي من خلال حظر غمر وترك كليا أو جزئيا المنشآت البحرية غير المستخدمة في منطقة أوسبار،[4] إلا حالات محدّدة.[5]

ثالثا: تمويل عمليات الإزالة

كل النصوص الدولية والإقليمية التي نصت على الإزالة لم تشر إلى الجهة التي تموّلها، لأنّها عادة ما تنظمها القوانين الداخلية. مع العلم أنّ شركات النفط حاولت تشكيل صندوق التفكيك (Fond de démantèlement) في عام 1995 لكي تستطيع الدول المعنية تفكيك المنصات، على الأقل تفكيكا جزئيا، بعد رحيل الشركات، بشرط ألا تستخدم أموال الصندوق إلا لهذا الغرض. لكن واجه صعوبات في تحديد نصيب المساهمات بين الشركات النفطية الكبرى وشركات المقاولة غير الموجودين في الموقع طوال فترة الاستغلال.[6]

---

[1] المادة 6/20 من البروتوكول البحري.

[2] المادة 4/80 والمادة 82. لكن الإزالة المذكورة في قانون المحروقات أو كما أسماها "عملية التخلي"، موجهة أكثر إلى تفكيك المرافق البرية.

[3] المادة 168 من قانون المناجم.

[4] المادة 2 من القرار 3/98 بشأن إزالة المنشآت البحرية غير المستخدمة. ولكن النرويج والمملكة المتحدة تحجم عن تطبيق مثل هذا القيد. بسبب العدد الكبير للمنشآت المثبتة فبالة سواحلها.

[5] في مادته الثالثة، يعترف القرار بثلاثة (3) استثناءات ممكنة للسلطة المختصة في الدولة المعنية أن تصدر ترخيصا بالترك أو الإغراق:
-ترك كليا أو جزئيا المنشآت الفولاذية التي وزنها أكثر من 10000 طن في الهواء والموضوعة قبل 9 فيفري 1999.
-ترك كليا أو جزئيا أو إغراق المنشآت الخرسانية والمنشآت الخرسانية العائمة.
-ترك كليا أو جزئيا أو إغراق المنشآت البحرية الأخرى غير المستخدمة عندما تكون ظروف استثنائية وغير متوقعة تفرض ذلك.

[6] Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, opcit, pp 26-27.

والمعمول به، أنّ الشركة التي تستغل مكمنا معينا هي من تموّل صندوق أو حساب التفكيك. فيُبدَأ باقتطاع مبالغ زهيدة في السنوات الأولى، وترتفع على مر السنين بشكل يصبح متاحا لدفع تكاليف التخلّص عند نهاية حياة المكمن.[1]

فيما يخص القانون الجزائري، فإنّ قانون المحروقات يجعل ضرورة أن يتضمن عقد الاستغلال البنود والشروط التي تسمح للمشغل بتكوين مؤن أثناء مدة العقد لمواجهة تكاليف التخلي وإصلاح الموقع. ويدفع كل سنة مدنية مؤونة في حساب حجز تحددها "ألنفط" على أساس دراسة خبرة.[2]

وتجد الإشارة أنّ في نهاية مدة العقد، تعود ملكية المرافق إلى الدولة الساحلية. ونظرا للموقف السائد في القانون الدولي (رجوع مسؤولية إزالة المنشآت إلى المالك)، تصبح الدولة الساحلية هي المسؤولة عن إزالة المرافق البحرية.[3] غير أن قانون المحروقات احتاط من ذلك، بحيث إذا رفضت الدولة الجزائرية نقل ملكية مرافق معينة، يبقي المشغل مسؤولا على التخلّص منها.[4]

وحاليا، نظرا لتدني مستوى أسعار البترول منذ 2014 يبدو أنّ ذلك أضحى له أثر على صناديق الإزالة. وقد نوقشت هذه المسألة في لجنة "الصناعة البحرية" (Offshore Industry Committee) التابعة للجنة أوسبار في اجتماعها المنعقد في مارس 2016[5] لمحاولة الخروج بحلول لمعالجتها في انتظار استقرار سوق النفط.

---

[1] بريطانيا أبدعت حلا جديدا، بحيث في نوفمبر 2016 بدأت في اعداد مشروع قانون يفرض على المواطن البريطاني أن يشارك في تفكيك المنصات من خلال دفع ضريبة سنوية تصب في الخزينة العمومية من أجل مساعدة الدولة على التخلّص من المنشآت المهجورة. وقد اضطرت للجوء إلى هذا الحل بعد دراسة مؤخرة أثبت أن تكلفة الإزالة ستكون عالية على ما كان مبرمج سابقا.

[2] المادة 82 من قانون المحروقات.

-كذلك المادة 141 من قانون المناجم، والتي تطبق أيضا على المكامن البحرية استنادا للمادة 157، نصت على أنّ أصحاب التراخيص تُخصص سنويا جزء من مداخيلها لا يتجاوز 2% يوضع لزوما في حساب مخصص لذلك لغرض تمويل التأهيل وإعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية والتكفل بالأخطار والاضطرابات والأضرار التي من شأنها أن تظهر بعد انتهاء الترخيص المنجمي. وإن كانت المادة لم تشر صراحة إلى إمكانية تمويل التفكيك، إلا أنّه يمكن إدراجها في تكاليف "التأهيل وإعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية" مادام لا يمكن تحقيق هذا الغرض إلا بعد إزالة المنشآت.

[3] David TESTA, dealing with decommissioning costs of offshore oil and gas field installations : an appraisal of existing regimes, Master of Laws, The IMO International maritime law institute, Malta, 2013, pp 17-18.

[4] المادة 4/80 من قانون المحروقات.

[5] OSPAR, Meeting of the Offshore Industry Committee, OIC 16/14/1-E, 15-17 March 2016, The Hague, Netherlands, § 6.3-6.4.

<u>الفرع الثاني: المبادئ التوجيهية والمعايير لإزالة المنشآت البحرية والهياكل على الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة</u>

استجابة لأحكام الفقرة 3 من المادة 60، أصدر م.ب.د القرار رقم (16) 672 A المتضمن "**المبادئ التوجيهية والمعايير لإزالة المنشآت البحرية والهياكل على الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة**" (مبادئ ومعايير الإزالة) في 19 أكتوبر 1989 لتحديد المعايير التي يجب اتباعها عند إزالة المرافق البحرية.

يدخل واجب الإزالة حيز النفاذ إذا لم تعد المنشآت تخدم الغرض الأساسي من تصميمها وتثبيتها أو خدمة جديدة لاحقة.[1] بمعنى بعد انتهاء فترة الاستغلال التجاري يجب على الدول الساحلية أن تفكك المرافق في أقرب وقت، إلا إذا تم توظيفها في مهام أخرى.[2]

تعتبر الإزالة الكلية للمنصات المهجورة المعيار المعتمد في إطار هذه المبادئ.[3] واستثناءً، يجوز تفكيها جزئيا أو تركها وفقا للحالات التالية:

1–في المياه الضحلة: كل المرافق البحرية التي تزن 4000 طن أو أقل، وتقع في مياه عمقها 75 مترا أو أقل، من دون حساب البنية الفوقية والجسر (deck)، يلزم أن تفكك كلية.[4] ويجب التنبيه أنّ هذين الشرطين تراكميان، لا يكفي تحقق أحدهما من دون الآخر. فإذا تحققا معا تصبح الإزالة الكلية أمرا حتميا.

أمّا مستقبلا، ف م.ب.د تفرض على كل المنشآت النفطية البحرية الجديدة المثبتة في أو بعد الفاتح جانفي 1998 وفي عمق أقل من 100 متر وتزن أقل من 4000 طن، من دون حساب البتية الفوقية والجسر (deck)، أن يكون لديها نظام داخلي يسهل عملية إزالتها بالكامل.[5]

غير أنّ المبادئ أفصحت في نفس الوقت على الظروف التي يمكن التحجج بها لتجنب إزالتها، وتتمثل في: أ–أن يكون التفكيك من الناحية التقنية مستحيلا. ب–إذا كانت تكلفت التفكيك باهظة للغاية.

---

[1] المادة 2/1 من مبادئ ومعايير الإزالة.

[2] بعد نفاذ مكمن المحروقات، يمكن للدولة الساحلية أن توافق على استخدم المنشآت، التي كانت معدة لاستغلال البئر، في مهام أخرى (المادة 4/3 من مبادئ ومعايير الإزالة). وعليه تقوم شركات النفط ببيعها لأطراف ثالثة توظفها في مجالات أخرى مثل: تحويها إلى فنادق سياحية- سجون- محطات للأرصاد الجوية- مراكز بحث- حقول لمروحيات توليد الطاقة- استخدامها لإعادة ضخ ثاني أكسيد الكربون في باطن قاع البحر.

[3] المادة 1/1 من مبادئ ومعايير الإزالة.

[4] المادة 1/3 من مبادئ ومعايير الإزالة.

[5] المادة 2/3 من مبادئ ومعايير الإزالة.

ج–إذا كان ذلك ينطوي على مخاطر غير مقبولة للأفراد أو البيئة البحرية.[1] وبالتالي، هذه الظروف أفرغت المبادئ من محتواها، لأنّها معايير فنية لا يمكن تحديدها بدقة. فمثلا، ما هو الحد الذي إذا بلغته تكلفة التفكيك يمكن وصفها بأنّها باهظة؟ لذلك، من غير المستبعد أن تحاول شركات النفط أن تتنصل من مسؤوليتها وتتحجّج بها من أجل تفادي تفكيكها كليا كلما واجهت صعوبات أو كان التفكيك الكلي لا يخدم مصالحها.

من جهة أخرى، ثمة من يرى أنّ الصناعة النفطية عندما تكون بصدد الاستكشاف والاستغلال تصادف دائما تحديات تقنية جديدة (مثل: الحفر في أعماق كبيرة جدا، قساوة مناخ بعض المناطق)، ورغم ذلك تتجاوز حدودها وتُبدع أساليب جديدة لإيجاد واستخراج المزيد من النفط والغاز. ولكن عندما يحين وقت إزالة المنشآت تتذرع بمشكلات فنية ومالية.[2]

2–في المياه غير الضحلة: الدول ليست ملزمة بتفكيك المنشآت كليا، وإذا قررت نزعها جزئيا لا ينبغي للأجزاء المتبقية أن تقع على عمق أقل من 55 مترا لدرء احتمال إضرارها بالسفن.[3]

لكن هذا الحكم لا يصب في صالح منطقة البحر الأبيض المتوسط الذي يتميز بعمق كبير (متوسط العمق 1500 متر)، لأنّه يُشجّع التفكيك الجزئي. لذلك، وكما تمت الإشارة إليه سابقا، يجب على الدول المتوسطية أن تعتمد قوانين أكثر صرامة أو تتبني معايير أكثر تشددا في إطار اتفاقية برشلونة تأخذ في الاعتبار خاصية البحر المتوسط من أجل التضييق لأقصى حد على هذه الممارسة. خاصة وأنّ معايير ومبادئ الإزالة نصت على ذلك.[4]

وقد وافق الاجتماع الثالث للفريق المعنى بالبروتوكول البحري على تفويض أي مناقشة حول التفكيك فيما يتعلق بطابعه المالي والتقني إلى الفريق الفرعي المعني بالأثر البيئي التابع لمجموعة النفط والغاز البحرية، الذي يكون مسؤولا عن تحديد المعايير والقواعد والإجراءات المطبقة على تفكيك المنشآت والاعتبارات المالية ذات الصلة.[5]

---

[1] المادة 5/3 من مبادئ ومعايير الإزالة.

[2] Rémi PARMENTIER, Greenpeace and the Dumping of Waste at Sea: A Case of Non-State Actors' Intervention in International Affairs, International Negotiation : A Journal of Theory and Practice, vol 4, no. 3 ,1999, p 446.

[3] المادة 6/3 من مبادئ ومعايير الإزالة.

[4] المادة 4/1 من مبادئ ومعايير الإزالة شجعت الدول الساحلية على سن تشريعات أكثر صرامة، بقولها "لا شيء في هذه المبادئ التوجيهية والمعايير ما يهدف إلى منع الدول الساحلية من فرض شروط أكثر صرامة لإزالة المرافق والمنشآت القائمة أو المستقبلية على جرفها القاري أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة".

[5] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.35/6, opcit, p 10, § 74.

وإذا فضّلت الدول الإزالة الجزئية، يجب أن يستند قرار ذلك إلى تقييم كل حالة على حدة. ويؤخذ في الاعتبار أمور عديدة، منها: معدل تدهور المعادن وتأثيرها الحاضر والمستقبل المحتمل على البيئة البحرية؛ التأثير على الموارد الحية؛ خطر تحرك الأجزاء المتبقية من موقعها في وقت ما في المستقبل؛ التكلفة والجدوى التقنية ومخاطر الإصابة المرتبطة بإزالة المرافق؛ أي تأثير محتمل على سلامة الملاحة السطحية أو تحت السطحية أو الاستخدامات الأخرى للبحر.[1]

ويجب إخطار م.ب.د عن حالات التخلّص الجزئي والإشارة إلى موقع الهياكل المتبقية وعمقها وحجمها في خرائط بحرية بطريقة صحيحة.[2]

3–في المياه الضحلة وغير الضحلة: سمحت مبادئ ومعايير الإزالة للدول الساحلية ترك المنصات في مكانها كليا أو جزئيا، سواء كانت في مياه ضحلة أو عميقة، إذا وافقت على استخدمها في مجالات أخرى أو لن تعيق الاستخدامات المشروعة للبحر.[3] غير أنّه يجب إزالة المنشآت **كليا** إذا كانت تقع بقرب من مداخل المضايق أو في المياه الأرخبيلية المستخدمة كأروقة دولية للملاحة.[4] وفي هذه الحالة لا يُقبل تفكيكها جزئيا أو استخدامها في مجالات أخرى وكذلك لا يقبل أي استثناء آخر.

وعلى كل حال، بما أنّ التفكيك الكامل لا يعتبر حلا مكتسبا سواء من جانبه القانوني والتقني، يجب إعادة تحيين الدوري لمبادئ ومعايير الإزالة كلما حدث تقدّم تقني وكانت الأموال متوفرة. كما يعود للدول عدم تكرار أخطاء الماضي واتخاذ إجراءات دولية لضمان أنّ المنصات التي ستبنى في المستقبل تكون مصمّمة بشكل يسمح بتفكيكها كليا. زيادة على ذلك، يجب معالجة موضوع إزالة خطوط الأنابيب في التعديل اللاحق كونه ظل خارج نطاق تطبيقها.

أمّا من ناحية عنصر الإلزام، فاختلف الفقه حول طبيعة مبادئ ومعايير الإزالة. فمنهم من يراها ملزمة، كونها امتداد للمادة 3/60 من ا.ا.م.ق.ب. ومنهم من يرى بخلاف ذلك. لأنّ المادة 3/60 تنص على إزالة المنشآت "... *مع مراعاة أية معايير دولية مقبولة عموما* ...". فلفظ "مراعاة" يدل على المرونة وعدم الحزم والإلزام باتخاذها في الاعتبار.[5]

---

[1] المادة 1/2 من مبادئ ومعايير الإزالة.
[2] المادة 3/1 والمادة 8/3 من مبادئ ومعايير الإزالة.
[3] المادة 4/3 من مبادئ ومعايير الإزالة.
[4] المادة 7/3 من مبادئ ومعايير الإزالة.
[5] Youna LYONS, abandoned offshore installations in southeast asia and the opportunity for rigs-to-reefs, CIL, Singapore, 2013, pp 6-7.

والظاهر أنّ القول الثاني على صواب، لأنّ هذه التوجيهات تعتبر من القانون المرن يستحسن الالتزام بها لمصلحة الجميع. ونفس الملاحظة يمكن إبداؤها على المادة 1/20 من البروتوكول البحري، والتي تنص هي الأخرى على "*... أخذ المبادئ التوجيهية والمعايير التي اعتمدتها المنظمة الدولية المختصة **في عين الاعتبار**...*". مما يدل على عدم الإلزام.

الفرع الثالث: المسؤولية عن الهياكل المتبقية

إنّ أجزاء المنشآت البحرية المتبقية يمكن أن تسبب أضرارا للمستخدمين الآخرين للبحر رغم الإعلان عنها ووسمها في الخرائط بحكم الحركات الطبيعية لقاع البحر التي قد تُنقلها إلى مكان آخر. في هذه الحالة تطرح إشكالية الجهة التي تتحمل مسؤولية التعويض. هل يظل المشغل مسؤولا على التأبيد؟ أم يعود ذلك إلى الدولة الساحلية؟

يقصد بالمسؤولية عن الهياكل المتبقية "التزام عارض ناجم عن تفكيك والتخلّص من المنشآت أو خطوط الأنابيب".[1] وفي الحقيقة، النصوص الدولية والإقليمية لم تتطرق إلى هذ المسألة، ومدعاة ذلك ترجع ربما لعدم ظهور قضية في هذا الموضوع لحد الآن. كما أنّ عدم التوصل إلى اتفاق بين الشركات البترولية والحكومات أدى إلى عدم ظهور قواعد واضحة.

نجد فقط إشارة إلى ذلك في المادة 11/3 من مبادئ ومعايير الإزالة التي نصّت على أنّ الدول تضمن أن حقوق الملكية المتعلقة بالمرافق والهياكل التي لم يتم إزالتها تماما من قاع البحر، والمسؤولية فيما يخص الصيانة والقدرة المالية على تحمل المسؤولية عن الأضرار التي تنشأ في المستقبل أن تُبيّن بشكل واضح. وعليه، المبادئ لم تحدد الجهة التي تعود إليها ملكية الهياكل المتبقية. كما لم تُبيّن الجهة المسؤولية عن الصيانة والتعويض، وإنّما طلبت من الدول أن تحددها بدقة.

حتى التشريعات الوطنية ثمة القلة من تناولت المسؤولية عن الهياكل المتبقية، على غرار بريطانية والنرويج.[2]

القانون البريطاني يُبقي ملكية الهياكل المتبقية للمشغل. وبالتالي، يتحمل المسؤولية المستقبلة على التأبيد. فكل طلب تعويض جرّاء ضرر ناجم عن الهياكل المتبقيّة يُلقى على عاتق المالك. لكن هذا الحل

---

[1] David Testa, opcit, p 18.

[2] بما أنّ القانون الجزائري لا يقبل الإزالة الجزئية، يظهر من المنطقي أنّه لم يتناولها.

لا يأخذ في الاعتبار حقيقة أنّ، خلافا للدول، الشركات الخاصة ليس لديها القدرة على البقاء غير المحدود، لأنّها معرّضة للإفلاس والتصفية، وعندئذ لمن تؤول المسؤولية عن التعويض؟

أمام هذه الحقيقة، اقترحت بريطانيا إنشاء"Industry Mutual Guarantee Fund"، وهو عبارة عن صندوق ينطبق على الصناعة البترولية بأكملها ويخصص لثلاثة مجالات رئيسة: 1-توفير ضمانات أمنية. 2-الحماية ضد زيادة تكاليف التفكيك. 3-**المسؤولية عن الهياكل المتبقية.**[1] أو انشاء نادي للحماية والتعويض يمول من طرف الشركات وتكون موارده مخصصة فقط للتعويض عن الهياكل المتبقية. لكن لم يتم الوصول بعد إلى اتفاق مع الصناعة النفطية البحرية.

وفي انتظار ذلك، لم يجد التشريع البريطاني سوى طريقة واحدة لتهدئة المخاوف من المسؤولية المتبقية، من خلال الانخراط في الرصد المستمر والدؤوب وإرسال المعلومات حول الهياكل المتبقية إلى المصالح البحرية والهيدروغرافية وتدوينها على الخرائط. لكن هذه الطريقة ليست مؤكدة النجاح، وأيضا مكلفة للغاية، لأنّ الحفاظ على سلامة الهياكل تتطلب تكاليف غير منتهية على مر السنين، قد تساوي أو ربما تفوق قيمة تكاليف الإزالة الكاملة.[2]

لذلك هناك من يتساءل حول نجاعة التفكيك الجزئي. وهل هو الطريق المختصر الأمثل الذي يجب اتخاذه.

أمّا في النرويج طبقا للمادة 5 من قانون البترول لسنة 1996، فيجوز للدولة أن تبرم مع الشركات النفطية عقدا، بموجبه تنتقل مسؤولية التعويض عن الهياكل المتبقية إلى الدولة مقابل تعويض مناسب تدفعه الشركة.[3] غير أنّه لن يتم التوصل بسهولة إلى مثل هذا الاتفاق بسبب الحسابات المالية المعقدة التي تطرحها المحافظة على الهياكل المتبقية.[4]

وثمة من يقترح تقاسم المسؤولية بين الشركة والدولة الساحلية، بحيث تتكفّل الشركة النفطية بالمسؤولية المتبقية إلى حد تكلفة محددة مسبقا. وبعد تجاوزها، تنتقل المسؤولية إلى الدولة الساحلية.[5] غير أنّه على المدى البعيد تصبح الدولة الساحلية هي المتضررة. ومن هنا تظهر مرة أخرى عيوب التفكيك الجزئي الذي لا تنتهي مشاكله كونه يُدخل الدول والشركات في حلقة مفرغة تستنزف موارد مالية كبيرة

[1] Graeme GIBSON, The Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations: A Review of Current Legislation, Financial Regimes and the Opportunities for Shetland, Local Authorities International Environmental Organisation (KIMO), Denmark, 2002, pp 15-18.
[2] David TESTA, opcit, p 19.
[3] Graeme GIBSON, opcit, p 19.
[4] David TESTA, opcit, p 19.
[5] Ibid, p 20.

باستمرار وإلى ما لا نهاية. لذلك نصت المادة 13/3 من مبادئ ومعايير الإزالة على أنّ المنصات في المستقبل يجب أن تكون مصممة بشكل يتيح تفكيكها كليا.

ومن أجل تفادي السقوط في متاهات ومعضلات التفكيك الجزئي في البحر الأبيض المتوسط، على الدول أن تشرط قبل منح تراخيص الأنشطة، أن تفرض على المشغل أن يستخدم فقط المنصات المشيّدة بطريقة تقبل تفكيكها كليا.

<u>المطلب الثاني: التخلّص من المنشآت البحرية عن طريق إغراقها</u>

يعتبر إغراق المنشآت البحرية المتخلى عنها حل ثانٍ بجانب التفكيك، ويتم على طريقتين: 1-غمر المنشأة ككتلة واحدة، إمّا كليا أو جزؤها العلوي فقط. 2-تفكيك المنشأة إلى قطع، ثم التخلّص من أجزائها في البحر. والجدير بالتنويه أنّه لا يُجنح إلى الغمر إلا إذا لم يستطع المشغل تفكيك المنشأة، أو تمكّن من إزالتها، لكن لم يجد طريقة مناسبة للتخلّص من أجزائها المفكّكة.

وتجدر الإشارة أنّ إغراق المنصات النفطية لا يحقق الإجماع، ويظهر ذلك من خلال قضية "برنت سبار" (Brent Spar) التي أحدثت زوبعة إعلامية كبيرة في وقتها،[1] وأدت بلجنة أوسبار إلى اعتماد القرار 3/98 لمنع إغراق المنشآت البحرية. كما أنّ برنامج "Rigs to Reef" أعقبه جدل كبير،[2] لأنّ منظمات المجتمع المدني كانت ترى فيه تحايلا من أجل إغراق المنصات بدل تفكيكها تحت ذريعة إنشاء شعاب اصطناعية.

ومع ذلك، قد يكون الإغراق هو الحل الوحيد فيما يخص المنصات الخرسانية، بحكم أنّها غير قابلة للتفكيك، أو تركها في مكانها، خاصة وأنّ عددها المحدود يجعل هذا الحل أفضل.[3]

---

[1] كانت منصة برنت سبار مستغلة من طرف شركة "شل"، بحيث تعتبر من منصات التخزين التي تستخدم في الاحتفاظ بالبترول القادم من البئر في انتظار نقله عن طريق ناقلات النفط إلى اليابسة. في 1991 وصلت إلى نهاية حياتها التجارية، ونظرا لطولها الكبير (140 متر) وحالتها المهترئة، كان من الصعب نقلها إلى اليابسة وتفكيكها، فحصلت على موافقة الحكومة البريطانية لإغراقها. لكن منظمة السلام الأخضر نددت بذلك، وقامت بحملة إعلامية عالمية لمدة ثلاثة (3) أسابيع، انتهت بتراجع الشركة عن ذلك. انظر:

- Joanna D. E. ATHANASSOPOULOS, James Stanwood DALTON, Adam P. FISCHER, offshore oil platform decommissioning: A Comparative Study of Strategies and the Ecological, Regulatory, Political and Economic Issues Involved in Decommissioning Planning, Master of Laws, university of California, United States, 1999, pp 62-63.

[2] برنامج "Rigs to Reef" هو برنامج وطني أمريكي يهدف إلى تحويل المنصات البحرية المهجورة إلى شعاب اصطناعية، لأنّها تساعد في تكاثر الأسماك. للمزيد من التفاصيل انظر:

- Joanna D. E. ATHANASSOPOULOS, James Stanwood DALTON, Adam P. FISCHER, opcit, pp 9-15.

-وكذلك يمكن الرجوع للموقع الرسمي للبرنامج: http://www.rig2reefexploration.org/read-me/

[3] Arnaud REGLAT-BOIREAU, opcit, p 883.

وقد سنّ القانون الدولي إطارا قانونيا وتنظيميا محددة بوضوح يحكم عمليات الإغراق وكيفياتها وضرورة الحصول على رخصة لكيلا تؤدي إلى تلويث البيئة **(الفرع الأول)**. مع العلم أنّ باختلاف الغرض من إغراق المنشآت تختلف القواعد المطبقة. فإذا كان المسعى المتوخى من وراء غمر المنصة مجرد التخلّص منها، فإنّ الدول قد اتفقت على مبادئ توجيهية تعين في تقييم المنشآت من أجل ألاّ يترتب على غمرها آثار سلبية **(الفرع الثاني)**. أمّا إذا كان الهدف من إغراق المنصة غير مجرد التخلّص منها، فإن الدول كذلك اعتمدت مبادئ توجيهية توفي بهذا الغرض **(الفرع الثالث)**.

<u>الفرع الأول: خيار الإغراق على المستوى الدولي والإقليمي</u>

أفصحت ا.ا.م.ق.ب على إمكانية إغراق المنصات عندما عرّفت هذه العملية في المادة 2/أ/5/1 بقولها "*يعني الإغراق...أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو **الأرصفة (plateforme)** أو **غير ذلك من التركيبات الصناعية***". لكن لم تتضمن تفاصيل أخرى إلاّ ضرورة أن تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، ولا تكتفي بالتشريع فقط، وإنما يجب أن تحرص على تنفيذها.[1] وهذا النقص لا يقدح في ا.ا.م.ق.ب في شيء مادام اتفاقية لندن للإغراق نظمت هذه المسألة بالتفصيل. وحتى تعريف الإغراق المذكور في ا.ا.م.ق.ب نُقل تقريبا حرفيا من هذه الأخيرة.[2]

لكن قبل الذهاب بعيدا يجب أن ننبه إلى ثلاثة (3) أمور تم الإشارة إليهم سابقا. أولا، أنّ اتفاقية لندن للإغراق لا تطبق على إغمار النفايات والمواد الأخرى الناجمة، بشكل مباشر أو غير مباشر، عن الاستكشاف والاستغلال ومعالجة الموارد المعدنية في قاع البحر، لكن هذا المنع لا يمتد إلى المنشآت البحرية **بذاتها**. ثانيا، ا.ا.م.ق.ب ألزمت الدول بتفكيك المرافق البحرية، إمّا جزئيا أو كليا، استنادا لمبادئ ومعايير الإزالة. غير أنّه إذا لم تتمكن الدول من تفكيكها لا شيء يمنعها من اللجوء إلى الإغراق. وعليه، لا يوجد تعارض بين المادة 3/60 والمادة 2/أ/5/1 من ا.ا.م.ق.ب. ثالثا، تحرص ا.ا.م.ق.ب على تفكيك المنصات من أجل سلامة الملاحة الدولية مع الأخذ في الاعتبار حماية البيئة والصيد وحقوق وواجبات الدول الأخرى. بينما اتفاقية لندن للإغراق هدفها الأول حماية البيئة البحرية ضد التصريف غير المنظم في البحر، مع ضرورة إيلاء اهتمام إلى الاستخدامات الأخرى للبحر بما في ذلك الملاحة.

[1] المادة 210 و216 من ا.ا.م.ق.ب.
[2] المادة 2/أ/1/3 من اتفاقية لندن للإغراق.

والأمر سيّان بالنسبة للبروتوكول البحري الذي لم يتناول إمكانية إغراق المنصات التي عفا عليها الزمن، بما أنّ بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات (بروتوكول الإلقاء) التابع لاتفاقية برشلونة والمعتمد في 16 فيفري 1976 تطرق إليها.[1]

وطبقا لهذا الأخير، يقصد بالإغراق "*...أي تخلص متعمد في البحر للسفن والطائرات*".[2] ويدخل في مفهوم "السفن والطائرات" حسب المادة 1/3 "*المراكب التي تسير فوق الماء وتحته والطائرات مهما كان نوعها. ويضم هذا التعبير المراكب التي تسير فوق الوسائد الهوائية والمراكب العائمة سواء كانت ذاتية الحركة أو لا وكذلك* ***الأرصفة والمنشآت البحرية ومعدّاتها***".

وكما ذكرنا سابقا، فإنّ البروتوكول البحري فرض على المشغلين تفكيك المنصات. لكن طبقا "للخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر" الصادرة عن الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة، أجازت إغراق المنشآت البحرية إذا توفرت شروط معينة سنطرق إليها في حينها.

عموما جاءت أحكام بروتوكول الإلقاء مماثلة لأحكام اتفاقية لندن للإغراق، بل حتى في الصيغة. فكلا النصين تبنى نظام القوائم، بحيث ذكرت القائمة الأولى المواد التي يُحظر التخلّص منها، والقائمة الثانية المواد التي يحتاج التخلّص منها إلى ترخيص خاص. وكل النفايات والمواد الأخرى غير المذكورة في القائمة السوداء والرمادية تحتاج إلى ترخيص عام.[3] مع العلم أنّ إغمار المنصات البحرية يحتاج إلى ترخيص عام، بما أنّها لم تذكر في القائمتين.[4]

ثم بعد إعلان ريو 1992 الذي أدمج التنمية المستدامة في إدارة الأنظمة البيئية، اضطرت الدول المتعاقدة في اتفاقية لندن للإغراق وبروتوكول الإلقاء إلى إعادة النظر فيهما من أجل التَكيُّف مع المستجدات، وكان ذلك بتبني بروتوكول في 7 نوفمبر 1996 يعدّل اتفاقية لندن للإغراق (بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق)،[5] واعتماد في 10 جوان 1995 برتوكول جديد بالنسبة للدول المتوسط يحل محل

---

[1] دخل حيز النفاذ في 12 فيفري 1978. صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 (ج.ر العدد 3 الصادرة في 20 جانفي 1980). وتجدر الإشارة أنّ اتفاقية لندن للإغراق تدعو الدول لإبرام اتفاقيات إقليمية لحماية البحار الإقليمية من التلوث بالإغراق (المادة 8).

[2] المادة 3/3/ب من بروتوكول الإلقاء.

[3] المادة 1/4 من اتفاقية لندن للإغراق وملحقها الأول والثاني. المواد 4, 5 و6 من بروتوكول الإلقاء وملحقه الأول والثاني.

[4] وفقا للمادة 4/3 من المرسوم التنفيذي 88-228 الصادر في 5 نوفمبر 1988 والذي يحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته (ج.ر رقم 46 الصادرة في 9 نوفمبر 1988) تمنع إغراق المنصات والمنشآت المقامة في البحر ضمن منطقة الاثني عشر (12) ميل بحري من أقرب أرض إليها وفي عمق يقل عن ألفين (2000) متر.

[5] دخل حيز النفاذ في 24 مارس 2006. وطبقا للمادة 23، البروتوكول يحل محل الاتفاقية بالنسبة للدول الأطراف فيه وفي اتفاقية لندن للإغراق.

بروتوكول الإلقاء، والذي أضحى يسمى "**بروتوكول لمنع التلوث والقضاء عليه في البحر المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو ترميدها في البحر**" (بروتوكول الإلقاء المعدّل).[1]

إنّ هذا التعديل عكس منطق النصين وأدمج مبدأ الحيطة، لأنّه يؤدي إلى تقنين مبدأ حظر عام للتفريغ في البحر مع الاعتراف بوجود بعض استثناءات (القائمة العكسية).[2] فعوض ذكر كل المواد الممنوعة من إغمارها، تكتفي القائمة بذكر سوى المواد المسموح لها ذلك. وتنتمي المنشآت البحرية إلى المواد التي يمكن أن تستفيد من هذا الاستثناء، كون النصين جعلاها من النفايات القابلة للغمر.[3] لكن بشرطين: (أ) اصدار رخصة من السلطات المختصة.[4] (ب) أن يكون قد تم، إلى أقصى حد ممكن، إزالة المواد التي يمكن أن تؤدى إلى وجود مواد طافية في مياه البحر أو تسهم بصورة أخرى في تلوث البيئة البحرية.[5]

والمثير للاهتمام أنّ بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق يدعو الدول لتجنب اللجوء إلى الإغراق إلا إذا اعتبر كأفضل خيار بيئي. ويبقي التحدي في جعله فعّالا، لأنّ الجنوح كثيرا إلى الإغراق وانتشار رخص الإعفاء يفرغه من محتواه، خاصة في دول العالم الثالث حيث التشريعات الوطنية غير دقيقة والتبعية الكبيرة لشركات النفطية.

ويسري بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق على كل المناطق البحرية باستثناء المياد الداخلية. ومع ذلك، يصبح جائزا إذا سمحت به الدولة الساحلية.[6] ولكن فيما يخص المنصات، من الناحية الفزيائية، يكون من الصعب تصور إغراق منشآت ضخمة في مياه ضحلة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ إغراق المنصات غير مجرد التخلّص منها، مثل تحويلها إلى شعب اصطناعية، لا تحكمه قواعد الإغراق الكلاسيكية. وإنّما يخضع لنصوص أخرى، سنتطرق إليها بعد قليل.

---

[1] لم يدخل بعد حيز النفاد. لم تصادق عليه الجزائر كما أنها لم تُكيّف بعد المرسوم التنفيذي 88-228 مع هذا البروتوكول.

[2] المادة 1/1/4 من بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق. المادة 1/4 من بروتوكول الإلقاء المعدل.

[3] الفقرة 4/1 من المحلق الأول من بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق. المادة 2/4/د من بروتوكول الإلقاء المعدل.

[4] المادة 2/1/4 من بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق. وعلى الدول المتعاقدة أن تعيّن السلطة المختصة لإصدار هذه الرخص (المادة 1/1/9)، وأن تأخذ في الاعتبار قبل منحها كل العوامل المذكورة في المحلق الثاني.
-المادة 5 من بروتوكول الإلقاء المعدّل. وكذلك على الدول أن تعين السلطة المختصة لإصدار الرخص (المادة 1/1/9) وأن تأخذ أيضا في الاعتبار العوامل المذكورة في المحلق.

[5] الفقرة 2 من المحلق الأول من بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق. المادة 2/4/د من بروتوكول الإلقاء المعدل.

[6] المادة 7/1 والمادة 7 من بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق. وحتى اتفاقية لندن للإغراق كانت تسري على نفس مناطق (المادة 3/3). وأمّا بروتوكول الإلقاء، فيسري على نفس المنطقة المحددة في اتفاقية برشلونة.

الفرع الثاني: توجيهات أخرى خاصة بالمنشآت البحرية

إنّ اتفاقية لندن للإغراق وبروتوكوليها وبروتوكول الإلقاء تُطبق أحكامها على كل النفايات الجائز إغراقها، بما في ذلك المنشآت البحرية، إلا أنّها لم تجعل أحكاما خاصة بهذه الأخيرة تأخذ في الاعتبار خصائصها. وعليه، كان لابد من إصدار توجيهات توفر تفاصيل أخرى وتحدد بدقة كيفية إغمارها.

وقد توصلت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية لندن للإغراق وبروتوكولها إلى اتفاق حول مبادئ توجيهية تشرح الإجراءات المتبعة لإغراق المنصات النفطية والغازية من دون الإضرار بالبيئة **(أولا)**. أضف إلى ذلك، تمكنت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة من إصدار خطوط توجيهية تعنى بإلقاء المنصات البحرية وتأخذ في الاعتبار خاصية البحر المتوسط **(ثانيا)**.

أولا: مبادئ توجيهية لتقييم المنصات والمنشآت الأخرى في البحر

تمخض عن الاجتماع الاستشاري الثاني والعشرون (22) للأطراف المتعاقدة في اتفاقية لندن للإغراق المنعقد ما بين 18 و22 سبتمبر 2000، "**المبادئ التوجيهية لتقييم المنصات والمنشآت الأخرى في البحر**".[1] وفي الحقيقة هي نفسها "**المبادئ التوجيهية لتقييم النفايات أو المواد الأخرى التي ممكن إغراقها**"، الصادرة عن الاجتماع الاستشاري التاسع عشر (19) في 1997. غير أنّها أُدخلت عليها بعض التعليقات لجعلها تتلاءم مع وضع المنصات والمنشآت البحرية الأخرى.[2]

تهدف هذه المبادئ لاستخدامها من قبل السلطات الوطنية لتنظيم عملية التخلّص من المنصات، وتحتوي على تدابير مصمّمة لإرشاد السلطات الوطنية في تقييم طلبات الإغراق بطريقة تتفق مع أحكام اتفاقية لندن للإغراق وبروتوكولها.[3]

تتضمن العوامل التي ينبغي أخذها في الاعتبار عند النظر في التخلّص من المنصات أو الهياكل البحرية الأخرى وتُركز خاصة على الحاجة إلى وضع بدائل أخرى لتقليل حاجة اللجوء إلى الإغراق. ويجب أن تأتي ببراهين تثبت أنّه تم الأخذ في الاعتبار العديد من خيارات الإدارة المختلفة. وتُقدِّم وصفا مفصلا للمصادر المحتملة للتلوث. وإذا قدّرت الدولة الساحلية أنّ هناك فرصا سانحة لإعادة استخدامها

---

[1] OMI, rapport de la vingt-deuxième réunion consultative des parties contractantes à la convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, LC 22/14, 25 octobre 2000, ANNEXE 7.

[2] وتجدر الإشارة إلى أن الأعضاء الأطراف، في 2017، قرروا إعادة النظر فيها قصد تنقيحها وتحديثها، ومن المقرر أن يتم ذلك في الاجتماع المقرر عقده في أواخر 2019.

[3] المادة 1 من المبادئ التوجيهية لتقييم المنصات والمنشآت الأخرى في البحر.

أو إعادة تدويرها أو معالجتها من دون مخاطر كبيرة على صحة الإنسان أو البيئة أو تكاليف غير متناسبة، فلها أن ترفض منح التراخيص.[1]

كما تلتزم الأطراف بالاختيار السليم لموقع التخلّص، وذلك من خلال إيلاء اهتمام للخصائص الفيزيائية والبيولوجية لمناطق قاع البحر والمناطق المجاورة لها، وحجمه ليترك المجال مفتوحا لإغراق أكثر من منصة في نفس الموقع.[2]

ثانيا: الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر

نصت المادة 2/6 من بروتوكول الإلقاء المعدّل على أنّ الأطراف المتعاقدة تضع وتعتمد معايير ومبادئ توجيهية وإجراءات لإلقاء النفايات والمواد الأخرى الجائز التخلّص منها، وذلك لمنع التلوث والتخفيف منه والقضاء عليه. ونظرا لأنّ عدداً متزايداً من المنشآت البحرية في منطقة البحر المتوسط قد شارف على نهاية عمره التشغيلي، صدر عن الاجتماع العادي الثالث عشر (13) للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة الملتئم ما بين 11 و14 نوفمبر 2003 "**خطوط توجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر**".[3] وترمي لمساعدة الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في تنفيذ بروتوكول الإلقاء المعدّل فيما يتصل بإلقاء المنشآت المهجورة في البحر المتوسط.

وعلى غرار المبادئ الصادرة في إطار اتفاقية لندن للإغراق، حثت الخطوط التوجيهية الأطراف المتعاقدة على اتخاذ كل الإجراءات العملية لتشجيع إعادة استخدام المنشآت البحرية المهجورة في البحر المتوسط، أو تدويرها، أو التخلّص النهائي منها على اليابسة بما يكفل سحبها تماماً من الخدمة. وترك إمكانية إغراقها كآخر حل يُفزع إليه، لأنّ التخلّص منها في البحر يمكن أن يُضر بسلامة الإنسان، وبازدهار البيئة وقيمتها الإيكولوجية والجمالية.[4]

مبدئيا، يُحظر ترك وإغراق المنصات في البحر المتوسط. لكن إذا كان الإلقاء، حسب تقدير السلطات المختصة وموافقا للجزء "ب" من الخطوط التوجيهية (الذي ذكر العوامل التي يجب أخذها في الاعتبار

---

[1] المادة 2/4، المادة 1/10 والمادة 9 من المبادئ التوجيهية لتقييم المنصات والمنشآت الأخرى في البحر.
[2] المادة 16، المادة 1/17 والمادة 1/20 من المبادئ التوجيهية لتقييم المنصات والمنشآت الأخرى في البحر.
[3] برنامج الأمم المتحدة للبيئة/ خطة عمل البحر المتوسط، خطوط توجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر، UNEP(DEC)/MED IG.15/Inf 13, 14 نوفمبر 2003.
[4] الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر، ص1.

قبل إلقاء المنصات)، هو الحل الأفضل مقارنة بإعادة استخدامها، أو تدويرها، أو التخلّص النهائي منها على اليابسة، يجوز حينها ذلك إذا احترمت الضوابط التالية:

1-إذا كان الغلاف الفولاذي لمنشأة فولاذية بحرية مهجورة يزن أكثر من عشرة آلاف (10.000) طن في الهواء، يجوز إغراقها أو تركها كليا أو أجزاء منها.[1]

2-يجوز إغراق أو ترك المنصات الإسمنتية الطافية أو المثبتة، كليا أو أجزاء منها أو التي تشكل قاعدة إرساء إسمنتية.[2]

3-إغراق أي منشأة بحرية مهجورة أخرى أو تركها، بأكملها أو أجزاء منها في مكانها، عند البرهنة على وجود ظروف استثنائية وغير منظورة ناشئة عن تلف أو عطب هيكلي، أو عن أسباب أخرى تخلق مصاعب مكافئة.[3]

وقد تضمنت الخطوط التوجيهية كل ما تحتاجه الأطراف المتعاقدة من توجيهات وإرشادات لإغراق وهجر المنصات بطريقة إيكولوجيا، مثل توفير إرشادات فيما يخص تقدير خصائص وتركيب المواد المزمع التخلّص منها في البحر (الخصائص الفيزيائية، الكيميائية والبيولوجية)، وأن يراعي التقدير الآثار المحتملة للتخلص من المنشأة على البيئة وعلى أوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحر، والشروط التي يجب تحققها لمنح التصريح، وإجراءات التشاور التي تنص على وجوب استشارة الأطراف المتعاقدة 32 أسبوعا على الأقل قبل الموعد المزمع لاتخاذ قرار بشأن الترك أو الإغراق.[4]

كما ذكرت كيفية رصد إغراق المنشآت البحرية المهجورة في البحر، وذلك بوضع المتطلبات التي تساعد على انتقاء موقع الإغراق والتأكد من أنّ الموقع المختار مناسب.[5]

وسواء المبادئ التوجيهية الصادرة في إطار اتفاقية لندن أو اتفاقية برشلونة، فإنّ كليهما يدخل في خانة القانون اللين الفاقد لعنصر الإلزام. لذلك، يجب إدماجها في القانون الوطني لمنحها فعّالية أكثر.

---

[1] ذكر الملحق الأول من الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر اثنا عشر (12) خيارا يمكن تطبيقه للتخلص من الغلاف الفولاذي لمنشأة فولاذية بحرية مهجورة.

[2] ذكر نفس المحلق ثلاثة (3) خيارات للتخلص من المنصات ذات الثقل الخرساني.

[3] الفقرة 2 و3 من الجزء "أ" من الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر.

[4] الجزء "ب" من الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر.

[5] الجزء "ج" من الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر.

الفرع الثالث: إغراق المنشآت البحرية بهدف غير مجرد التخلّص منها

يمكن للدول أن تقوم بإغمار نفايات معيّنة بهدف غير مجرد التخلّص منها. ويكون ذلك أساسا بتحويلها إلى شعاب أو جروف اصطناعية (récifs artificiels)، والذي أضحى يعرف استخدام واسع، لا سيما وأنّ الدراسات العلمية أثبتت أنّ الشعاب الاصطناعية تساعد على تكاثر الحيوانات البحرية.[1]

تعتبر السفن والمنصات النفطية والغازية من الفئات الأكثر استخداما لخلق جروف اصطناعية، غير أنّ هذا النوع من الإغراق لا تحكمه مواد اتفاقية لندن للإغراق وبروتوكولها ولا حتى بروتوكول الإلقاء.[2] ومن ثم، بعض الدول تتحايل على القانون الدولي حيث تلجأ إلى إغراق نفايات ومواد أخرى التي يُحظر في الأصل التخلّص منها في البحر، وإضفاء الشرعية عليها بحكم أنّها خارج نطاق الصكوك السالفة الذكر.

لذا، أصدرت الدول المتعاقدة في اتفاقية برشلونة خطوطا توجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها في 2005 **(أولا)**. ثم أصدرت م.ب.د مبادئ توجيهية **غير رسمية** لوضع الشعاب الاصطناعية في 2009 **(ثانيا)**.

ويجب أن نشير إلى أنّ اتفاقية لندن للإغراق وبروتوكولها وبروتوكول الإلقاء تعبِّر على إغمار النفايات بهدف غير مجرد التخلّص منها بلفظ "وضع" أو "إيداع" (dépôt)[3] عوض "الإغراق" (immersion) الذي يستخدم حين يكون القصد من غمر النفايات التخلّص منها.

أولا: خطوط توجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها (بناء الجروف الاصطناعية)

في الاجتماع الرابع عشر (14) للأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة المنعقد ما بين 8-11 نوفمبر 2005، اعتمدت الأطراف "**خطوط توجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص**

---

[1] Hadiza Tijjani MATO, decommissioning offshore oil platforms: formulating a comprehensive legal regime for Nigeria, SJDDR, Vol 1, 2014, p 14.

[2] المادة 5/1/ب/2 من ا.ا.م.ق.ب. المادة 1/3/ب/2 من اتفاقية لندن للإغراق. المادة 2/2/4/1 من بروتوكول اتفاقية لندن للإغراق. المادة 4/3/ب من بروتوكول الإلقاء ومن بروتوكول الإلقاء المعدّل.

[3] بروتوكول الإلقاء ترجم كلمة "dépôt" ب "وضع". لكن بعد التعديل، ترجم نفس اللفظ بكلمة "إيداع". مع العلم أنّ اختلف اللفظ لا يؤثر على المعنى القانوني.

منها (بناء الجروف الاصطناعية)".[1] وتهدف إلى مساعدة الدول لدراسة العواقب التي تترتب على البيئة البحرية من جراء إنشاء الجروف الاصطناعية.[2]

عرّفت الجرف الاصطناعي بأنّه "*هيكل مغمور موضوع على قاع البحر بصورة متعمدة، وذلك لمحاكاة بعض سمات الجرف الطبيعي. يمكن أن يكون هذا الجرف مكشوفا جزئيا في بعض مراحل معينة من المد والجزر"* .[3]

تُستخدم الجروف الاصطناعية في المياه الساحلية في العديد من الأقاليم في العالم وذلك في إطار طائفة من تطبيقات الإدارة الساحلية. ومن بين أوجه الاستخدام التي تنظر فيها الأوساط العلمية ما يلي:

–الحد من الفيضانات والتعرية الساحلية؛

–توفير مراسٍ محمية للسفن والقوارب الصغيرة؛

–إنشاء موائل لمصايد القشريات (مثل جراد البحر homards)؛

–توفير طبقة تحتية لتربية الأشنيات (algues) أو الرخويات (mollusques)؛

–توفير وسائل لتقييد الصيد في المناطق التي تحتاج فيها الأرصدة إلى حماية؛

–إنشاء مناطق لتجمع الأسماك لأغراض المصايد، ورياضة الصيد بالصنارة، والغوص؛

–التخفيف من فقد الموائل في مناطق أخرى (نتيجة استصلاح الأراضي.مثلا)؛

–إنتاج الموارد البحرية.[4]

لكن هذه الخطوط التوجيهية ينحصر تطبقها فقط على الهياكل التي "*بنيت خصيصا لحماية الموارد البحرية الحية، وتجديدها، وتركيزها وزيادة إنتاجها، سواء لأغراض الصيد أو صون الطبيعة، ويشمل ذلك حماية الموائل وتجديدها* ".[5]

كما لا يقتصر تطبيق هذه المبادئ فقط على المنشآت البحرية، وإنّما على كل المواد والنفايات التي يجوز إغراقها بموجب بروتوكول الإلقاء. ويمكن أن نجد إشارة للمنصات في المادة 2/1/1 من الجزء

---

[1] برنامج الأمم المتحدة للبيئة/ خطة عمل البحر المتوسط، خطوط توجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها (بناء الجروف الاصطناعية)، UNEP(DEC)/MED IG.16/8، 11 نوفمبر 2005.

[2] وتجدر الإشارة إلى أن الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في اجتماعها التاسع عشر (19) المنعقد في فيفري 2016 قررت إعادة النظر في هذه الخطوط. لكن في الاجتماع التالي (الاجتماع العشرين [20] المنعقد في ديسمبر 2017) قررت تأجيلها قصد إجراء دراسة وتمحيص أكثر عمقا.

[3] المادة 1/3 من الجزء "أ" الخطوط التوجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها.

[4] المادة 2 من الجزء "أ" من الخطوط التوجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها.

[5] المادة 2/3 من الجزء "أ" الخطوط التوجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها.

"ب"، والتي نصت على أنّ "*...المواد المستخدمة في إنشاء الجروف الاصطناعية الدائمة تتسم بضخامة الحجم بطبيعتها، مثل المواد الجيولوجية (أي الصخور)، أو* ***الإسمنت، أو الفولاذ***".[1]

ولقد وضعت عدة ضوابط يجب الاعتماد عليها قبل اصدار الترخيص بتحويل منشأة بحرية إلى جرف اصطناعي، مثل: وضع الشعب الاصطناعية وإقامتها على نحو يكفل عدم إزاحتها أو انقلابها بفعل قوة الأمواج أو التيارات أو عمليات التعرية. وأن تُراعى عند وضعها الأنشطة المشروعة الأخرى.[2]

ويقع على الدول بعد بناء الجروف الاصطناعية أن تقوم برصد المنشآت وتأثيرها على البيئة البحرية. وبناء ذلك، قد تدعو الحاجة إلى إجراء تغييرات في الهيكل أو النظر في إزالته.

ثانيا: المبادئ التوجيهية لوضع الشعاب الاصطناعية

إنّ تزايد استخدام الشعاب الاصطناعية في المناطق الساحلية وعواقبه المحتملة السلبية أثارت الحاجة إلى إنشاء بعض المبادئ التوجيهية لبنائها، وتوزيعها وتهيئتها. وقد تم ذلك في 2009، حيث تم نشر، في إطار م.ب.د، "**مبادئ توجيهية لوضع الشعاب الاصطناعية**".[3] لكن هذه الأخيرة **ليست رسمية**، لأنّه تم وضعها من طرف مجموعة خبراء مدعومين من برنامج الأمم المتحدة للبيئة وم.ب.د.

أحد الأهداف الرئيسة لهذه المبادئ، هو التأكد من أنّ إنشاء الجروف الاصطناعية تكون متفقة مع أهداف وأحكام اتفاقية لندن للإغراق وبروتوكولها. ولذلك تسعى إلى:

1-مساعدة الدول في تقييم مشاريع وضع الشعاب الاصطناعية على أساس معايير علمية وإقامة الإطار التنظيمي المناسب؛

2-تسهيل تنفيذ اللوائح الوطنية القائمة في البلدان التي تحتاج إلى إرشادات في هذا المجال؛

3-مساعدة في تحديث التوجيهات والأنظمة القائمة.[4]

وقد تضمنت العديد من المعايير التقنية التي تساعد الدول على تقييم الجروف الاصطناعية. كما أشارت إلى كيفية تشييدها ونزعها إذا اقتضت الحاجة لذلك، الاختيار السليم للمواد المستخدمة، حسن اختيار الموقع. وبخلاف الخطوط التوجيهية الصادرة في إطار اتفاقية برشلونة، فإنّ هذه المبادئ لا

---

[1] المادة 2/1/1 من الجزء "ب" من الخطوط التوجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها.

[2] المادة 3/2/1 والمادة 1/3/1 من الجزء "ب" من الخطوط التوجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلّص منها.

[3] OMI, Directives pour l’implantation de récifs artificiels, CPI Books Limited, Londres, 2009, p 1.

[4] Directives pour l’implantation de récifs artificiels, art 1/2.

ينحصر تطبيقها على حماية الموارد البحرية الحية، وإنّما يشمل مجالات أخرى، مثل: إنشاء الشعاب لغرض الترفيه والاستجمام.

في الأخير، نستنتج أنّ النظام الدولي الخاص بالتفكيك ينص على أحكام عامة ملزمة، أمّا التفصيل والإجراءات فتظل منظمة بمبادئ توجيهية غير ملزمة. أضف إلى ذلك، تقييم كل حالة على حدة قبل اتخاذ قرار الإزالة من شأنه أن يعزز التباين في عملية منح تراخيص الإزالة. لذلك، على الدول المطلة على البحر المتوسط أن تضع تشريعات وطنية شاملة تنص على التزامات مفصّلة لإزالة المنشآت، ووضع استراتيجية للتفكيك الكلي وتجنب قدر الإمكان التصريح بترك وإغراق المنصات، إلا فيما يخص المنصات الخرسانية، لكيلا يتحول قاع البحر المتوسط إلى مقبرة لحطام المنشآت.

أخيرا، يجب التطرق لأحكام المسؤولية والتعويض كون أنّ الأنشطة النفطية البحرية تشكل تهديدا كبيرا للبيئة البحرية، وبالتالي يجب توفير أحكام دقيقة لتحديد من هو المسؤول عن الأضرار التي تحدثها هذه الأخيرة. بالإضافة إلى القواعد المعتمدة لتعويض ضحايا تلك الأضرار.

الفصل الثاني: نظام المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث في البحر المتوسط

لا تعتبر المسؤولية عن التلوث جراء أنشطة الحفر في قاع البحر إلا جانبا واحدا من مشكلة المسؤولية الدولية على التلوث بشكل عام والتلوث البحري بشكل خاص كون لها أهمية بالغة في تعويض الضحايا المتأثرين من أضرار التلوث.

إنّ الأضرار الناجمة عن الحوادث البحرية[1] يمكن أن تكون خطيرة للغاية ومتعددة الأوجه: أضرار تلحق بالأشخاص وممتلكاتهم؛ أضرار تصيب البيئة البحرية؛ أضرار تلحق بالدولة الساحلية صاحبة المنشأة البحرية (النفقات المبذولة لمكافحة التلوث، انخفاض العائدات في حالة انقطاع الإنتاج لفترات طويلة)؛ الأضرار التي تمس الدول المشاطئة الأخرى؛ الأضرار التي تؤثر على الغير الذين يعيشون من البحر: الصيادون، مربوا الأحياء المائية، أصحاب الفنادق، الجماعات المحلية التي تدير المراكب السياحية الساحلية (خسارة الضرائب المفروضة على السياح)، الخ.

وقد أظهرت جائحة "ديب واتر هورايزون" أنّ حادث منشأة في عرض البحر يمكن أن يؤدي إلى تعويضات بمليارات الدولارات. وليس هناك ضمان من عدم وقوع حادث مماثل أو حتى أكثر كارثية في المستقبل. خاصة وأنّ مثل هذه الحوادث يمكن أن تجعل بسهولة معظم الشركات النفطية في حالة إعسار، وتفرخ مشاكل بيئية وتترك العديد من الضحايا دون تعويض.

لذا، فإنّ السؤال الذي يستحق المزيد من الاهتمام هو معرفة كيفية التعويض عن حادثة متعلق بالأنشطة النفطية البحرية في البحر المتوسط مثل انسكاب ديب واتر هورايزون في المستقبل كون التعويض مهم ليس فقط لأنّه يصلح الضرر المحدث، ولكن أيضا لأنّه يحفز المشغلين وأصحاب المصلحة على تطبيق أفضل الممارسات للوقاية من هذه الأنواع من الانسكابات.

لكن يبقي الإطار الدولي والإقليمي المتوسطي ضعيف لا يتلاءم مع مخاطر الاستكشاف والاستغلال البحري **(المبحث الأول)**، الشيء الذي يفرض على الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة العمل بجد من أجل إقامة نظام قوي للمسؤولية والتعويض. ويستحسن عند وضع هذا النظام أن تستلهم أحكامه من الصكوك ذات الصلة **(المبحث الثاني)**.

---

[1] من الجدير بالتنويه إلى أنّ الضرر المقصود به في سياق هذا البحث هو الضرر الناجم عن التلوث الزيتي. وليس الضرر الذي يحدث بسبب اصطدام سفينة بمنصة بحرية (يخضع لقواعد الاصطدام الدولي والوطني). أو الأضرار التي تلحق العمال على المنشأة (ينظمها عقد العمل وقانون الضمان الاجتماعي).

المبحث الأول: ضعف التأطير الدولي والإقليمي للمسؤولية والتعويض عن الأنشطة النفطية البحرية

إنّ التقدّم التكنولوجي وزيادة الطلب على موارد الطاقة يدفع الشركات النفطية للتنقيب في مناطق أكثر تعقيدا وصعوبة للوصول إليها. ونتيجة لذلك، هناك مخاوف بشأن مخاطر الانسكابات النفطية الكارثية، لأنّ الحفر في المياه العميقة يفاقم من صعوبة معالجة الانفجار تحت الماء، مما يفضي إلى زيادة احتمال وقوع حوادث تلوث واسعة النطاق.

ومن ثم، بالإضافة إلى اعتماد إجراءات وقائية في مستوى التحديات، يجب أيضا إنشاء نظام للتعويض لغرض الاستجابة لأي حادث. غير أنّ القانون الدولي يعاني من غياب اتفاقية دولية تلزم شركات النفط القوية على دفع التعويض، وبالأخص في حالة الضرر العابر للحدود **(المطلب الأول)**.

وفي ضوء أوجه القصور المحدّدة في النظام الدولي، سيتم تقييم المعالجة الإقليمية المتوسطية لتحديد ما إذا كانت كافية لمعالجة تعويض ضحايا التلوث **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: المسؤولية المدنية للمشغل عن عمليات الاستكشاف والاستغلال البحري

عادة تُلقي الدول مسؤولية الأضرار الناجمة عن الأنشطة النفطية البحرية على عاتق الشركات (المشغل أو صاحب الترخيص) المشرفة على استغلال المكامن النفطية. فرغم أنّ مبدأ مسؤولية الدول مبدأ راسخ في القانون الدولي وتؤكده أيضا السوابق القضائية لمحكمة العدل الدولية، غير أنّه لم يتضح بعد فيما يتعلق بانتهاكات القانون البيئي الدولي كون الدول تتردد في تحمل المسؤولية عن الأضرار البيئية. وبالتالي، ثمة من يرى أنّ هذا التردد هو الباعث في انتشار الاتفاقات الدولية التي تحاول معالجة مسألة المسؤولية والتعويض عن الأضرار المتأتية عن التلوث البيئي.[1]

إنّ مسؤولية المشغل أو صاحب الترخيص عن عمليات الاستكشاف والاستغلال البحري تعني الالتزامات القانونية والمالية الناشئة عن أفعاله الإيجابية أو السلبية. لكن طالما لا يوجد قواعد واضحة أو معاهدة دولية أو إقليمية تحدد بدقة هذه الالتزامات **(الفرع الأول)**، ستظل تسري على حوادث التلوث

[1] Tarelli ELIS, International Efforts to Establish Rules on Liability for Offshore Activities, in, Peter EHLERS, Rainer LAGONI, responsibility and liability in the maritime context, LIT Verlag, Hamburg, Germany, 2009, p 12.

القوانين الداخلية. لذا لابد أن نشير إلى قواعد المسؤولية المطبقة على المشغل والتي تعرف رواجا في العديد من التشريعات الوطنية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: غياب اتفاقية دولية حول المسؤولية المدنية للمشغل

إنّ انتشار الحفر البحري سيؤدي حتما إلى زيادة مخاطر التلوث التي يمكن أن تتخذ حجما كبيرا كما اتضح من الحوادث الأخيرة. وأمام هذا الوضع، يفتقر القانون الدولي لاتفاقية دولية بشأن المسؤولية والتعويض عن التلوث الناجم عن عمليات النفط والغاز البحري. وإنّما ثمة بعض الأحكام العامة التي تدعو الدول للتعاون من أجل تطوير آليات المسؤولية لهذا الغرض، على غرار المادة 3/235 من ا.ا.م.ق.ب، المبدأ الثاني والعشرين (22) من إعلان ستوكهولم والمبدأ الثالث عشر (13) من إعلان ريو التي تحث الدول على التعاون بشكل جدي وأكثر تصميما لمواصلة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تصيب المناطق الواقعة خارج اقليمها بسبب الأنشطة التي تقوم بها ضمن ولايتها أو تحت سيطرتها.

وعلى الرغم من الأسس القانونية التي وضعها القانون الدولي لتطوير القواعد الدولية بشأن منع التلوث الناتج عن الأنشطة النفطية البحرية والمسؤولية والتعويض في حالة وقوع حوادث، إلا أنّه لحد الساعة لم يتم تأسيس نظام من هذا القبيل.

ويظهر أنّ استمرار مثل هذا الوضع الراهن لا يرجع لأسباب قانونية، وإنّما سياسية، كون الدول الساحلية ترى أنّ عمليات استغلال النفط والغاز البحرية تجرى في الجرف القاري الذي يندرج تحت الولاية الوطنية المنظم بقوانينها. وبالتالي، وضع صك دولي قد يمس بحقها السيادي في تنظيم عمليات التنقيب عن النفط ويحد من سلطتها على أقاليمها البحرية.[1]

كما أنّ قلة حوادث التلوث المتأتية من المنصات النفطية مقارنة بحوادث ناقلات النفط من الأسباب المحتمل التي تُفسر عدم وجود صك عالمي ملموس حول هذا الموضوع، رغم أنّ فرصة حدوث انفجار كارثي موجودة دائما كون العمليات النفطية البحرية تشكل خطرا مستمرا للبيئة.[2]

---

[1] Kissi AGYEBENG, Disappearing Acts – Toward a Global Civil Liability Regime for Pollution Damage Resulting from Offshore Oil and Gas Exploration, Cornell Law School Graduate Student Papers, Paper 11, United states, 2006, p 5.
[2] Nikita SCICLUNA, opcit, p 40.

وثمة من يرى أنّ لكل منطقة بحرية تحديات بيئية خاصة بها تتطلب نهجا حصريا لمعالجتها.[1] وبناء على ذلك، يُحبذ معالجتها على المستوى الإقليمي عوض وضع اتفاق دولي قد يكون ضره أكثر من نفعه.

بجانب ذلك، ثمة بعض الاتفاقيات الدولية الأخرى بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تسرب النفط من السفن. ومع ذلك، فإنّها لا تنطبق على الأضرار الناجمة عن عمليات الاستكشاف والاستغلال.

ومن بينها، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي المعتمدة في 29 نوفمبر 1969[2] والمعدّلة في 1992[3] (اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992)، التي عرّفت "السفينة" في مادتها الأولى/1 بأنّها *أي مركب بحور أو مركبة بحرية من أي نوع كان تم بناؤها أو تكييفها لنقل الزيت السائب باعتباره بضاعة، وبشرط أنّ السفينة القادرة على نقل الزيت وبضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلا الزيت السائب باعتباره بضاعة وخلال أية رحلة تعقب النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل الزيت بصورة سائبة*". وعليه، نستنتج أنّ المنشآت البحرية غير مشمولة بأحكامها كونها ليست موجهة لنقل "**الزيت السائب باعتباره بضاعة**".

وقد ثار نقاش في التسعينيات لمعرفة ما إن كانت أحكام ا اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992 والاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1992 (اتفاقية 1992 المنشئة للصندوق) تطبق على "الوحدات الطافية للإنتاج والتخزين والتفريغ" (FPSO) التي أضحت تستخدم بشكل متزايد في عمليات التخزين والنقل البحري.

وللفصل في ذلك، تم تكوين فريق عامل من طرف جمعية الصندوق الدولي للتعويض في أكتوبر 1999 وخلص إلى أنّها تدخل ضمن معنى "السفينة" في إطار الاتفاقية فقط عندما تُستخدم لنقل النفط من وإلى محطة مينائية أو إلى محطة نفطية بحرية. أمّا إذا كانت في حالة استغلال لمكمن بحري، فإنّها غير مشمولة بأحكام الاتفاقية. ومع ذلك، اعتبرت أنّ اتخاذ قرار بشأن ما إذا كانت اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992 واتفاقية 1992 المنشئة للصندوق تنطبق على واقعة محددة يجب أن يتخذ على ضوء الظروف الخاصة بكل حالة.[4]

---

[1] Nikita SCICLUNA, opcit, p 40.

[2] صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 72-17 الصادر في 7 جوان 1972 (ج.ر العدد 53 الصادرة في 04 جويلية 1972).

[3] صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 أفريل 1998. (ج.ر العدد 25 الصادرة في 26 أفريل 1998).

[4] Nikita SCICLUNA, opcit, p 44.

وأمّا الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي المعتمدة في 23 مارس 2001[1] والتي تهدف لتقديم تعويض مناسب على الأضرار المحدثة ب "وقود السفن الزيتي" (hydrocarbures de soute)،[2] فإنّها أعطت تعريفا واسعا للسفن[3] من شأنه أن يجعل المنصات المتنقلة مشمولة بأحكامها. لكن تجدر الإشارة أنّها تقتصر على التلوث الذي مصدره وقود السفن الزيتي ولا تتعدى إلى الأضرار الناشئة عن استكشاف واستغلال موارد قاع البحر. وبالتالي فإنّ تطبيقها محدود للغاية.

والأمر سيّان في أحكام الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار فيما يتعلق بنقل مواد خطرة ضارة بطريق البحر المعتمدة في 30 أفريل 2010.[4] تبنّت تعريفا واسعا للسفن[5] على نحو يسمح للمنصات المتنقلة بالولوج فيه، غير أنّ انحصار تطبيقها على نقل "**المواد الخطرة السائبة باعتبارها بضاعة**" تجعل من أنشطة الاستكشاف ولاستغلال خارج نطاقها.

ويمكن أن نشير أيضا إلى مشاريع المبادئ المتعلقة بتوزيع الخسارة في حالة الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة المعتمدة من طرف لجنة القانون الدولي في 18 ديسمبر 2006 (مشروع توزيع الخسارة لسنة 2006) والتي تطبق على الأنشطة الخطرة التي لا يحظرها القانون الدولي. وترمي، كما هو محدد في المادة الثالثة منها، إلى "*ضمان تقديم تعويض سريع ووافٍ لضحايا الضرر العابر للحدود*" و "*حفظ وحماية البيئة في حال وقوع ضرر عابر للحدود، لا سيما فيما يتعلق بالتخفيف من حدة الضرر الذي يلحق بالبيئة وبإصلاحها أو ترميمها*". لكن المشروع لا يلزم الدول بدفع التعويض، بل ينحصر واجبهم في ضمان أنّ مثل هذا التعويض يكون متاحا.

هذه المبادئ يمكن أن نتصور تطبيقها على الأنشطة النفطية البحرية نظرا لأنّها محفوفة بالمخاطر ولا يمنعها القانون الدولي. لكن يبقي أنّها تتمتع بطابع غير ملزم، القصد منها المساهمة في عملية تطوير القانون الدولي في مجال المسؤولية الدولية عن الضرر الناجم من الأنشطة الخطرة، سواء من خلال تقديم التوجيه المناسب للدول بشأن الأنشطة الخطرة التي لا تغطيها ترتيبات محددة، أو تبيان المسائل التي ينبغي أن يتطرق إليها كل اتفاق.[6]

---

1 دخلت حيز النفاذ في 21 نوفمبر 2008. لم تصادق عليها الجزائر.

2 عرّفت المادة الأولى/5 "وقود السفن الزيتي" بأنّه "*أي زيت معدني هيدروكربوني، ويشمل ذلك زيت التزليق، المستخدم أو المتوخى استخدامه لتشغيل السفينة أو دفعها، وأي مخلّفات من هذه الزيوت*".

3 عرّفت المادة الأولى/1 "السفينة" بأنّها "*أي مركب صالح للملاحة البحرية وأية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان*".

4 لم تدخل حيز النفاذ. ولم تصادق عليها الجزائر.

5 عرّفت المادة الأولى/1 "السفينة" بأنّها "أي مركب صالح للملاحة البحرية وأية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان".

6 تقرير لجنة القانون الدولي، الدورة الثامنة والخمسون (58)، A/61/10، 2006، ص 94.

فيما يخص القانون الدولي العرفي، من بين القواعد القابلة للتطبيق وإن كانت تشمل أكثر مسؤولية الدول، قاعدة أنّ كل فعل غير مشروع ترتكبه دولة يترتب عنه مسؤوليتها ويفرض عليها التعويض عن الخسائر الناشئة عنه.

تم النص على هذه القاعدة في قضية مصنع تشورزوف (Chorzow) التي فصلت فيها المحكمة الدائمة للعدل الدولي في عام 1928، ثم طُبقت فيما بعد في حالتين متعلقتين بالضرر البيئي: قضية مصهر تريل عام 1941 وقضية جابسيكوفو–ناجيماروس (Gabcikovo–Nagymaros) عام 1997. لكن في الواقع، عدد القضايا التي تشير صراحة إلى مسؤولية الدولة قليل جدا، مع بعض الاستثناءات البارزة مثل قضية الرش الجوي لمبيدات الأعشاب لعام 2010.[1] كما أنّ مختلف النماذج الحالية للمسؤولية والتعويض أكدت أنّ مسؤولية الدول تقبل أساسا في حالة أنشطة الفضاء الخارجي.[2] وبالتالي لا يمكن إلزام الدول الساحلية التي تقام فيها الأنشطة النفطية البحرية بالتعويض عن الأضرار التي يُسببها المشغل للدول الأخرى.

لكن تجدر الإشارة أنّ الدول تصبح مسؤولة دوليا إن انتهكت واجبها بمنع التلوث العابر للحدود، كأن تمتنع على إخطار الدول المجاورة بوقوع حادث تلوث يمكن أن يؤثر عليها أو الامتناع على التعاون معها للحد والسيطرة على هذا الأخير.

وعليه، في ظل غياب اتفاق دولي أو إقليمي تصبح القواعد الوطنية العنصر الحاسم في مسألة المسؤولية والتعويض والوحيدة التطبيق في حالة وقوع حادث تلوث، سواء أكان وطنيا أو عبر وطني.

كما أنّه في معظم الحالات، يتم تغطية قضية المسؤولية بموجب عقد بين المشغل والدولة الساحلية، والذي عادة لا ينص على أي حكم عند حدوث ضرر للدول المجاورة على أراضيها أو في منطقتها الاقتصادية.[3] وإن كانت ا.ا.م.ق.ب في الفقرة الثانية من مادتها 235 تلزم الدول أن تجعل قضاءها الوطني متاحا للأشخاص المتضررين من أجل الحصول على تعويض سريع وكافٍ جراء الأضرار الناتجة عن التلوث البحري المسبب من الأشخاص الخاضعين لولايتها، فإنّها عادة ما تتميز باختلاف

[1] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 22.

[2] تقرير لجنة القانون الدولي للدورة الثامنة والخمسون (58)، A/61/10، مرجع سابق، ص 95.

[3] OMI, Analyse des questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, notamment nouvel examen de la révision proposée de l'orientation stratégique 7.2, Renseignements relatifs à la Conférence internationale sur le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à une pollution transfrontière par les hydrocarbures qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large - Document présenté par l'Indonésie, LEG 99/13/2, 02 Mars 2012, ANNEXE, p 2, § 7.

كبير، سواء في نوع الضرر القابل للتعويض، الضمانات المالية المفروضة على المشغل أو مبلغ التعويض الممنوح للضحايا.

الفرع الثاني: قواعد المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالأنشطة النفطية البحرية

عند دراسة مختلف الحوادث المتعلقة بأنشطة النفط والغاز البحري والضرر الذي سببته يظهر جليا الخطر الكبير لهذه الأنشطة على حياة الإنسان والبيئة. لذلك، من المهم تحديد قواعد المسؤولية المطبقة على هذه العمليات.

مع العلم أنّ جل قواعد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالأنشطة النفطية البحرية تم استلهامهم من اتفاقية الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 (سنتطرق إليها لاحقا)، ومن قواعد مسؤولية مالك السفينة عن التلوث الزيتي الواردة خاصة في اتفاق المسؤولية المدنية لسنة 1969 و1992 مع مراعاة ما يقتضيه الحال من اختلاف بين السفن والمنشآت النفطية، ومن مختلف التشريعات الوطنية.

ونتناولها فيما يلي:

أولا–أساس المسؤولية:

يقصد بأساس المسؤولية، تلك النظرية أو المبدأ القانوني الذي يستند إليه في إقامة المسؤولية على عاتق شخص قانوني.[1] ويتضمن القانون البحري نوعين من المسؤولية: المسؤولية على أساس الخطأ، والمسؤولية الموضوعية. مع العلم أنّهما الأساسان اللّذان أخذ بهما الفقه والقضاء لإقامة المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية من مختلف المصادر بما فيه الأنشطة النفطية البحرية.

فأمّا الأساس الأول، فيطبق بسبب خطأ المشغل أو إهماله. وبعبارة أخرى، لا يعتبر المشغل مسؤولا ما لم يخطئ. والفعل الخاطئ إمّا أن يأخذ صورة خطأ إيجابي، بحيث يقوم المشغل بعمل قصد إلحاق ضرر، وإن كانت هذه الصورة تكاد تكون منعدمة في مجال الأنشطة النفطية البحرية، نظرا لأنّ ذلك يضر بالمصالح الاقتصادية للدولة الساحلية والشركة النفطية. وإمّا أن يأخذ صورة خطأ سلبي، حيث

---

[1] بليح مريم، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن البترولية في البحر المتوسط، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر-1-، 2012، ص 79.

يحجم المشغل عن القيام بعمل كان ينبغي القيام به، ويترتب عن ذلك ضرر. وهذا الأخير شائع، ويظهر كثيرا عند امتناع المشغل عن اتخاذ إجراءات السلامة المناسبة.[1]

إلا أنّها تعرضت لانتقادات عدة، لا سيما عدم مسايرتها للتطور العلمي والتكنولوجي حيث أضحت تقع أضرار متفاوتة الجسامة في غياب خطأ بالمعنى الدقيق، كون الدول تفرض على المشغل أن يتخذ كل التدابير اللازمة لتجنب ذلك.[2] كما أنّ صعوبة إثبات الخطأ وأحيانا استحالته بسبب تأخر ظهور الضرر إلا بعد شهور أو ربما سنوات من وقوع الحادث يمنع من تحديد بدقة مصدر التلوث ومن ثم نسبة الخطأ إلى مرتكبه.[3]

بسبب عيوب نظرية الخطأ وتحت ضغط الكوارث البيئية، جنحت الدول لتبني المسؤولية الموضوعية، والتي تحمل المشغل المسؤولية بغض النظر عن خطئه. وقد وُظّفت في العديد من الاتفاقيات الدولية، والآن تعرف قبولا واسعا في مجال القانون البحري. وتعنى المسؤولية التي لا تنطوي على أي اعتبار ما إن كان العمل متعمدا أم لا. فتعتمد على إقامة الصلة السببية بين الحادث والأضرار من دون الحاجة للإتيان بأدلة تثبت خطأ المشغل لتحديد المسؤولية. وعليه، كل حادث تلوث يجعل المشغل مسؤولا بشكل آلي.

ومن المسلم به أنّ الاعتماد على مبدأ الملوث الدافع وحده غير كاف لردع الملوثين أو لتقديم التعويض المناسب للمتضررين. لأنّ في غياب نوع المسؤولية يصعب تحديد المسؤول عن الضرر، ومن ثم يصبح مبدأ الملوث الدافع فارغا.[4]

وثمة جانب آخر مهم في نظام المسؤولية الموضوعية والمتمثل في النص على حالات الإعفاء عن المسؤولية للتقليل من صرامتها، والتي تحدد على أساس معيارين: أولا، رفع المسؤولية عن مسبب الضرر إن كانت الأضرار ناجمة عن أفعال أو أحداث خارجة عن إرادته. ثانيا، إخضاع الإعفاءات لتعريف دقيق ومحدد على نحو يمنع استغلال أي ثغرة محتملة في هذا النظام.[5]

---

[1] وللمزيد من التفصيل حول نظرية الخطأ يمكن الرجوع إلى:
-علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر-1-، 2007، ص 179-200.

[2] محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، أ/ قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 15، جانفي 2016، ص 170.

[3] بليح مريم، مرجع سابق، ص 79.

[4] Karl BLOM, civil liability for damage caused by oil pollution from off-shore platforms - a comparative analysis of international and domestic instruments, Masters, University of KwaZulu-Natal, Durban, South Africa, 2013, p 65.

[5] PNUE/PAM, procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la région de la mer méditerranée, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, Athènes, Grèce, 01 juillet, 1997, p 11.

ويرجع تفضيل نظام المسؤولية الموضوعية في مجال المحروقات البحرية إلى الأسباب الوظيفية التالية:

-له تأثير وقائي بحكم أنّ طابعه الموضوعي يجبر المشغل على اتخاذ المزيد من الاحتياطات لتجنب وقوع حوادث؛

-يعتبر آلية فعّالة للتعويض، لأنّ وقوع ضرر بسبب سلوك المشغل سيؤدي مباشرة إلى مساءلته، سواء أكان خطأ أم لا، شريطة أنّ الحادث أو العمل الضار ليس سببا للإعفاء؛

-يعتبر نظاما دقيقا للمسؤولية، بحيث يوفر مرونة من خلال تضمنه إعفاءات ضيّقة للمسؤولية عندما يكون الفعل الضار خارجا عن سيطرة المشغل.[1]

ومع ذلك، يبقي مشكل الانسكابات العرضية الصغيرة والمتوسطة الحجم غير المعلن عنها من بين التحديات التي يواجهها نظام المسؤولية عامة. لأنّه في حالة ما كانت سواحل الدول تحتوي على أكثر من حقلين في مرحلة استغلال وتحدث تسريبات صغيرة من دون أن يفصح عنها المشغلون، وتسبب هذه الأخيرة أضرارا، يكون من الصعب المطالبة بالتعويض كون المشغل مجهولا.[2]

ثانيا-توجيه المسؤولية (canalisation de la responsabilité)

عند وقوع تلوث ناجم عن النفط البحري يمكن النظر في عدة حلول لتحديد الشخص المسؤول:

1-يمكن تحميل الدولة الساحلية مسؤولية الأضرار لكونها أصدرت ترخيص الاستكشاف أو الاستغلال، خاصة أنّ انتشار وسرعة الأنشطة، التي تكون عادة سببا في وقوع حوادث، غالبا ما تكون ناجمة عن ظروف التشغيل التي وضعتها الدولة الساحلية.

2-يمكن أيضا إظهار الجهة المسؤولة من خلال البحث عن الشخص الذي تربطه أضيق علاقة بالضرر، أي المستفيد من النشاط الذي سبب الضرر. وفي هذه الحالة شركة النفط (المشغل) الحائزة على الترخيص هي الجهة التي تنطبق عليها هذه الصفة. أمّا المقاول المكلف بالقيام بخدمات معينة لصالح الشركة مثل مقاول الحفر، لا يستفيد إلا من تلك الخدمة، بغض النظر عن وجود النفط. وأمّا بالنسبة لزبون النفط (شركة التكرير)، ليس له علاقة مباشرة بالعمليات النفطية البحرية.[3]

---

[1] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, p 8.

[2] مثلا، في جويلية 2004، حدث تسرب متوسط الحجم من المنصات العاملة قبالة سواحل إندونيسيا، ووصل النفط إلى شواطئ كاليمانتان (Kalimantan). غير أنّ الأشخاص المتضررة لم تستطع المطالبة بالتعويض، نظرا لأنّ شركات النفط المشرفة على الحقول لم تعلن عن مسؤوليتها. انظر:

-Sandra KLOFF et Clive WICKS, opcit, p 60.

[3] Emmanuel du PONTAVICE, Conventions intergouvernementales et accords privés internationaux sur la pollution maritime provenant des plates-formes en mer, RJE, N°3-4, 1976, p 36.

وعلى هذا الأساس، جرت العادة على تحميل المشغل المسؤولية على الأنشطة النفطية البحرية التي يقوم بها لأنّها تتطابق مع مبدأ الملوث الدافع، واستبعاد كل الأطراف الأخرى.[1]

وبالتالي، يقصد بتوجيه المسؤولية أنّ دعاوى التعويض توجه فقط ضد شخص واحد باستثناء الأطراف الأخرى التي يحتمل أن تكون مسؤولة هي الأخرى. ويعتبر مفهوما مستحدثا في القانون البحري جاء للتيسير على المتضررين من التلوث وتحديد الجهة المسؤولة، لأنّ في حالة التلوث النفطي قد تكون قائمة المسؤولين طويلة. لذلك كان من الضروري تبسيط الإجراءات.

بجانب ذلك، حاول بعض الفقه معرفة ما إذا كانت الدول مسؤولة عن الأضرار المحدثة من طرف الأشخاص العاملين في نطاق ولايتهم أو تحت رقابتهم وفقا لقواعد القانون الدولي، نظرا لأنّ أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحر تتم تقريبا دائما من طرف أفراد،[2] وذلك بتوظيف **المسؤولية التكميلية** (residual liability).[3] وحجتهم، أنّ توجيه المسؤولية، ومن ثم مبدأ الملوث الدافع، قد يكون عديم النجاعة إذا كان المشغل الذي يعمل ضمن الولاية القضائية للدولة الساحلية غير قادر على تحمل كامل تكاليف إصلاح الضرر الذي تسبب فيه نشاطه، لا سيما وأنّ شركات التأمين تفرض سقفا للالتزام عادة ما يكون مبلغ التعويض المستحق يفوق بكثير سقف وثيقة التأمين.[4] وعليه، تقوم الدولة بتغطية التعويض عن الأضرار المسببة من المشغل إذا لم يستطع أن يوفي بالتزاماته كاملة. فتدخّلها لا يكون إلا كملاذ أخير.

وفقا لتفسير بعض المؤلفين، هذا النوع من المسؤولية منصوص عليه ضمنيا في المبدأ 21 من إعلان ستوكهولم لعام 1972 والمبدأ 2 من إعلان ريو اللذين ينصان على أنّ للدول واجب ضمان أنّ الأنشطة التي تجري داخل ولايتها أو تحت رقابتها لا تُسبب ضررا لبيئة دول أخرى أو المناطق الواقعة خارج حدود ولايتها الوطنية.[5] وفي نظرهم، المسؤولية المتبقية للدول لا تتعارض مع مبدأ الملوث الدافع وإنّما تكمله، لأنّها تأتي فقط عندما يكون المشغل غير قادر على تحمل التكلفة الكاملة للتعويض وإصلاح الضرر.[6]

---

[1] طبقا للمادة 54 من قانون المناجم والتي تطبق أيضا على المكامن البحرية اسنادا للمادة 157، توجه المسؤولية لصاحب الترخيص. قانون التلوث بالزيت الأمريكي وجّه المسؤولية إلى المستأجر أو صاحب الترخيص حسب الأحوال (§ 2701 32 (C)). مشروع توزيع الخسارة لسنة 2006 وجه المسؤولية للمشغل (المادة 2/4).

[2] Tullio TREVES, La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international, AFDI, Vol 24, 1978, pp 841-842.

[3] نجد العديد من المصطلحات للتعبير عن المسؤولية التكميلية للدول، مثل: المسؤولية المتبقية، المسؤولية الثانوية، المسؤولية التبعية، المسؤولية الاحتياطية.

[4] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, p 14.

[5] Tullio TREVES, opcit, p 842.

[6] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, pp 14-15.

غير أنّ الدول ترفض ذلك وتحرص دائما على تحميل المشغل مسؤولية أعماله[1] لأنّ تدخلها المباشر له سلبياته. فإذا قامت بدفع التعويضات فإنّها توفر على نحوٍ ما دعما للصناعة النفطية من خلال السماح لها بعدم استيعاب التكاليف الاجتماعية لنشاطها. وقد تتمادى في التخفيف من اتخاذ تدابير السلامة الصرامة مما يقود إلى خطر أكبر.[2] وعلى أساس هذا المنطق، التعويض المباشر من قبل الحكومة لا يجب أن يكون الخيار المفضل للتعامل مع الأضرار المتعلقة بالأنشطة النفطية البحرية.

لكن يبقي أن ننبه أنّ الدول إذا تقمّصت ثوب المشغل أو أحد أعوانها أو شركة وطنية تكون مسؤولة عن الأضرار التي أحدثتها بفعل الاستكشاف والاستغلال. وهذه الحالة واضحة لا تثير أي مشكلة من وجهة نظر مبدأ الملوث الدافع.

ثالثا–سقف المسؤولية (plafonnement de la responsabilité)

نظرا لأنّ مسؤولية التعويض عن الأضرار البيئة لا يمكن أن يتحملها مسبب الضرر وحده، فإنّ القانون البحري أعطى الحق لمالك السفينة للحد من مسؤوليته من خلال تحديد مبلغ معين لكل حادث يتم التعويض على أساسه. وقد نقل هذا الحكم إلى ميدان الأنشطة النفطية البحرية، وأضحت تأخذ به العديد من التشريعات الوطنية مع اختلافها.[3]

إنّ تسقيف مبلغ التعويض بات حقيقة من حقائق الحياة التجارية، وغالبا ما يقترن بالمسؤولية الموضوعية كونه يقلل من مخاطر إفلاس المشغل الذي وجّهت إليه المسؤولية ويشجعه على مواصلة عمله المحفوف بالمخاطر من أجل الرفاهية الاجتماعية والاقتصادية. وإذا تجاوزت الخسائر حد المسؤولية توزع المبالغ المتوفرة نسبيا بين الأشخاص المتضررة.

ويرى المناوئون للمسؤولية غير المحدودة، أنّ تطبقها في عمليات النفط والغاز البحري سيقضي على الشركات الصغيرة والمتوسطة، ويفتح المجال فقط للشركات الكبرى نظرا لأنّها لن تستطيع تحمل تكلفة التعويض الكامل في حالة وقوع حادث تلوث.[4]

---

[1] وفقا للمادة 1/44 من قانون المحروقات، لن تكون الدولة "*في أي حال من الأحوال، مسؤولة تجاه الغير في إطار تنفيذ العقد*". ونصت المادة 5/4 من مشروع توزيع الخسارة لسنة 2006 أنّ الدول في حالة عدم كفاية الموارد المالية لتقديم تعويض وافٍ، ينبغي أن تتكفل بتخصيص موارد إضافية. لكن طبقا لتعليق لجنة القانون الدولي، الدول ليست مسؤولة على تقديم هذه الموارد، وإنّما تسهر على توفرها فقط.

[2] Michael FAURE, Liu JING, Wang HUI, A multilayered approach to cover damage caused by offshore facilities, VELJ, Vol. 33, 2014–2015, p 413.

[3] لم يحدد قانون المحروقات ولا قانون المناجم حدًّا للمسؤولية. وإنّما المادة 177 من هذا الأخير أحالت على الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر. لكن هذه الإحالة فارغة المعنى مادام لا يوجد أي اتفاق دولي يسري على أنشطة البحث والاستغلال.

[4] Gail E TVERBERG, What Effect Would Unlimited Liability Have On Offshore Drilling?, http://www.businessinsider.fr/us/unlimited-liability-drilling-2010-8/, 04/08/2010, § 7.

في المقابل، ثمة من لا يقبل تحديد المسؤولية إلا إذا توفرت حلول بديلة، كتحمل الدول المسؤولية التكميلية أو وجود صندوق للتعويض. لأنّ حسبهم، إزالة الحدود المالية يعتبر أفضل حل لإعادة إصلاح البيئة ولحصول الضحايا على التعويض الكامل. كما أنّه يدفع المشغلين للتحلي بالحيطة والحذر عند تنفيذ أنشطتهم.

لكن تجدر الإشارة أنّ تحديد المسؤولية غير مطلق، فبعض التشريعات الوطنية على غرار قانون التلوث بالزيت الأمريكي (Oil Pollution Act) الصادر في سنة 1990، تسمح بحذف سقف التعويض إذا قام المشغل بفعل مانع من التحديد، والمتمثل في الخطأ العمدي غير المغتفر أو الإهمال الشديد. وبعبارة أخرى، نظرا لشدة سلوك الطرف المسؤول، القانون الأمريكي يستجيب بصرامة بإزالة الحدود عن قيمة التعويضات عن الأضرار التي يمكن المطالبة بها.[1]

مع العلم أنّ هذا الحكم مستلهم من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 و1992،[2] والتي تمنع مالك السفينة من أن يحد من مسؤوليته *"إذا ثبت أنّ أضرار التلوث كان نتيجة لفعل أو تقصير شخصي، وارتكب بقصد إحداث هذا الضرر أو نتيجة إهمال وعلى وعي باحتمال حدوث هذا الضرر"*.

وقد كان لهذا الأخير دورا هاما عند حدوث كارثة ديب واتر هورايزون، لأنّ قانون التلوث بالزيت يحد مسؤولية المشغل عن الأضرار الناجمة عن منشأة بحرية ب 75 مليون دولار.[3] وبما أنّ شركة بريتش بتروليوم لم تلتزم بإجراءات السلامة المقرّرة، فإذن قامت بفعل مانع من التحديد (إهمال شديد)، وبالتالي أُسقطت حدود المسؤولية، الشيء الذي مكن الحكومة الفدرالية من الحصول على 20 مليارا تعويض.

تتمة لذلك، أبدع القانون الأمريكي أسبابا أخرى تُسقط حدود المسؤولية، وذلك في حالة تعمّد الطرف المسؤول عدم الإبلاغ عن الحادث، أو توفير معاونة معقولة ومساعدة في جهود التنظيف، أو الامتثال للأوامر الصادرة في هذا المسعى.[4]

رابعا–التأمين الإجباري:

تحوم حول الأنشطة النفطية البحرية مخاطر جمّة من شأنها أن تحدث أضرارا كبيرة. فخوفا من اعسار المشغل وضمانا لحقوق المضرورين للحصول على حقوقهم، تفرض الدول قبل بدأ عمليات الاستكشاف

[1] Obayan Olayiwola AYODEJI, towards a sustainable civil liabilty and compensation regime for offshore oil rig pollution in africa, Master of Law, University of Pretoria, South Africa, May 2014, p 72.

[2] المادة 2/5 والمادة 2/6 على التوالي.

[3] § 2704 (a) (3) من قانون التلوث بالزيت الأمريكي. وحاليا تعمل وزارة الداخلية الأمريكية على رفع هذا الحد.

[4] Obayan Olayiwola AYODEJI, opcit, p 72.

والاستغلال أن يقدم صاحب الترخيص تأمينا أو أي ضمان مالي آخر ساري المفعول تحدد قيمته التشريعات الوطنية بما يتوافق مع الصيغ المتاحة في سوق التأمين.[1]

إنّ إلزام المشغل بتوفير وثيقة التأمين يعتبر ضمانا إضافيا ووسيلة وقائية بغض النظر عن اعتماد المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية المحدودة.

لكن المشكل التي تصادفه الصناعة النفطية البحرية قلة الشركات التأمين التي تقبل تحمل تبعات عمليات الاستكشاف والاستغلال، لا سيما إذا كانت الدولة الساحلية تعترف بالضرر البيئي المحض الذي يصعب تقييمه. في الواقع، لا تحبذ تأمين هذا النوع من النشاط لكونه عالي المخاطر. وثمة فقط بعض الشركات التي حددت مبلغ 1.5 مليار يورو كحد أقصى بمقدورها تغطيته. وهذا الأخير غير كاف بالمرة لمواجهة كوارث كبرى.[2]

لتجاوز هذه المعضلة، اهتدت الشركات النفطية إلى التأمين الذاتي (self-assurance)، وهو أداة تستخدمه لتغطية المخاطر الخاصة بها، ويكون عبارة عن احتياط للخسائر المحتملة حيث إنّ المشغلين يستخدموا ميزانيتهم لضمان دفع التعويضات في حالة وقوع حادث كبير بدلا من تحويل المخاطر إلى شركة التأمين التجارية،[3] وعندئذ تصبح القدرة المالية للشركة الضامن الحقيقي الوحيد.

معظم الشركات الكبرى العاملة في مجال الأنشطة النفطية البحرية تستخدم التأمين الذاتي. لأنّ في حسب وجهة نظرهم لا معنى من نقل المخاطر لشركات التأمين التي تجبرهم على دفع تكاليف مرتفعة مقابل قيمة مضافة ضئيلة في مجال الأمن المالي. وفي الواقع هذا صحيح، لأنّ بعض الشركات الكبرى لديها تصنيفات ائتمانية أعلى من شركات التأمين ذاتها.[4]

<u>خامسا–الضرر القابل للتعويض:</u>

يعتبر الضرر عنصرا جوهريا في كل نظام للمسؤولية ومن دون تحققه لا يمكن المطالبة بالتعويض. وفي كل نص قانون يتناول موضوع المسؤولية، سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي، يجب أن يحدد بدقة أنواع الأضرار المغطاة.

---

[1] قانون المحروقات لم ينص على الضمان المالي، بينما المادة 61 من قانون المناجم تلزم صاحب الترخيص أن يكتتب وثيقة عقد تأمين خاصة ضد الأخطار المنجمية، لكن لم تحدد مبلغا معينا. ونفس الشيء نصت عليه المادة 3/4 من مشروع توزيع الخسارة لسنة 2006. كما يمكن أن نذكر في هذا الصدد أنّ القانون الأمريكي فرض ضمانا ماليا محدد ب 10 ملايين دولار إذا كانت المنشأة قريبة من الشاطئ، و35 مليون دولار إذا كانت المنشأة بعيدة عن الشاطئ. (§ 2716 (C) (1) (b))

[2] Jacques Beall et Alain Feretti, opcit, p 20.

[3] Michael FAURE, Liu JING, Wang HUI, opcit, p 384.

[4] Ibid, p 385.

عادة ثمة خمسة (5) أنواع من الأضرار من جراء أنشطة الاستكشاف والاستغلال البحري تكون موضوع مطالبة بالتعويض، إلا أنّها تختلف من بلد لآخر، وتشمل: 1- الإصابات الشخصية، 2- الأضرار التي تلحق الممتلكات، 3-الضرر البيئي، 4-الضرر الاقتصادي، 5- الإجراءات الوقائية.

يقصد بالإصابات الشخصية الأضرار التي تصيب البدن أو تفضي إلى الموت،[1] بينما الأضرار التي تلحق بالممتلكات، يقصد بها تلك المضرّة التي تصيب الأشياء المادية والبضائع المملوكة للأشخاص، كأن يصيب التلوث قوارب وشباك الصيادين أو أحواض تربية الأسماك. لكن النوع الأول نادرا ما يقع بسبب المحروقات، بخلاف النوع الثاني الذي عادة ما تكون معظم طلبات التعويض في إطاره. ويطلق على هذين النوعين تسمية "الضرر المادي" أو "الضرر التقليدي" نظرا لأنّهما لا يثيران أي مشكل من حيث قابلية التعويض.[2]

غير أنّ التلوث لا يقتصر على إلحاق أذى بالأشخاص وممتلكاتهم، بل قد يتعدى إلى عناصر البيئة البحرية، كالضرر الذي يصيب التنوع البيولوجي والنظام البيئي أو الضرر الذي يؤدي إلى فقدان المظاهر الجميلية، وإذا تبثث مسؤولية المشغل فيقع على عاتقه الالتزام بإصلاحه.

إنّ الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية ومداها الجغرافي والزماني أوجدت العديد من الصعوبات لتقييمها وتقرير الأسلوب المناسب للتعويض بسبب عدم إمكانية حسابها بدقة،[3] لأنّ عناصر البيئة لا تحتوي في أغلب الأحوال على أية قيمة تجارية كونها تخرج عن دائرة التعامل السوقي،[4] ولا سيما آثار الأنشطة النفطية البحرية على الكائنات التي تعيش على قاع البحر مثل الأنواع الآبدة، والتي كشفت بعض الدراسات الأكاديمية أنّ ضرر التلوث العميق بالزيت يختلف عن باقي التلوث على السطح، لأنّ الزيت على السطح يتبخر ويتحلل، بينما في العمق يبقى لمدة أطول، لكن لا تزال نتائجها غير معروفة.

ورغم ذلك، جرت العادة أن يأخذ التعويض عن الأضرار البيئية صورتين، إمّا تعويض عيني، باعتباره أفضل طرق التعويض، ويقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الفعل الضار،[5] ويكون ذلك

---

[1] الجروح والوافيات التي تحدث للعمال على المنصات لا تدخل في هذا المفهوم، لأنّها تعالج في إطار عقد العمل ووفقا لقانون الضمان الاجتماعي.

[2] بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر 1، 2013، ص 88.

[3] بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 176.

[4] يجب أن نشير إلى أنّ ليس كل الثروات الطبيعية غير قابلة للتقييم. فالكائنات الحية التي يتم التقاطها وعرضها للبيع تصبح مالا قابلا للتقدير. أمّا إذا بقيت في البحر وتعرضت إلى اتلاف بفعل حادث تلوث فإنّ قيمتها تبقى مجهولة ولا يمكن تقديرها. انظر

-بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 93.

[5] المادة 7/3 من القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة جعلت مسبب الضرر مسؤول على إعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية.

سواء بإصلاح و ترميم الوسيط البيئي الذي أصابه التلوث أو إعادة إنشاء شروط معيشية مناسبة للأماكن التي يهددها الخطر.[1]

وإمّا تعويض نقدي (موحد أو جزافي). وطبقا للقانون الأمريكي يتضمن التعويض المالي للضرر البيئي ثلاثة عناصر جوهرية: (أ) مبالغ استعادة الثروات الطبيعية المتضررة أو إحيائها أو استبدال أو إحلال ثروات أخرى. (ب) مبالغ الإنقاص من قيمة الثروات الطبيعية. (ج) التكاليف المعقولة المبذولة لتقدير هذه الأضرار.[2]

فيما يخص الضرر الاقتصادي أو فوات الكسب، يقصد به "*حرمان الشخص من فرصة كان يحتمل أن تعود عليه بالكسب*".[3] ويبقي من أنواع الضرر التي تعرف اختلافا كبيرا في التشريعات الوطنية، لأنّه لا يزال العديد من الدول لم تتبنّاها.[4]

ولتوضيح المشاكل المرتبطة بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الاقتصادي الناجم عن حادث الأنشطة النفطية البحرية إذا كان نظام مسؤولية الدولة لا يعترف بالخسائر الاقتصادية الخالصة، يكفي النظر إلى الأمثلة التالية:

أ–إذا فقد أحد الصيادين مداخيل لمدة معينة كونه لم يتمكن من صيد الأسماك بسبب حظر الصيد عقب وقوع حادث تلوث بالنفط والغاز البحري، وطلب بالتعويض، فإنّ هذا الأخير يرفض لأنّ الصيّاد لم يتعرض لأي ضرر في ممتلكاته.

ب–إذا تعرض فندق سياحي لخسارة كبيرة في الإيرادات جراء إلغاء الضيوف عطلهم بسبب أضرار النفط المتسرب على الشواطئ القريبة، وطلب بالتعويض، طلبه أيضا يرفض لأنّ الفندق لم تقع له أضرار مادية.[5]

وبالنسبة للدول التي تغطي تشريعاتها فوات الكسب بسبب التلوث الناتج عن الاستكشاف والاستغلال البحري، يجري التعويض عليه متى كان حقيقيا وجديا. لذا على المضرور أن يثبت أنّه فقد فرصة بالفعل.

---

[1] بوفلجة عبد الرحمان، مرجع سابق، ص 170.

[2] § 2706 (d) (1) من قانون التلوث بالزيت الأمريكي.

[3] بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 89.

[4] بعض النظم القانونية تميز بين الخسائر الاقتصادية غير المباشرة، أي الخسائر الاقتصادية الناجمة عن إصابات جسدية أو أضرار في الممتلكات. وبين الخسائر الاقتصادية البحتة، ويقصد بها الخسائر الاقتصادية في غياب إصابات أو أضرار في الممتلكات. انظر:

-Commission européenne, rapport de la commission au parlement européen et au conseil sur la responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer conformément à l'article 39 de la directive 2013/30/UE, COM(2015) 422 final, Bruxelles, 14 septembre 2015, pp 3-4.

[5] Katherine SALES, Shailendra MUDGAL, Valerie FOGLEMAN, opcit, p 9.

ويرجع ذلك لتقدير القاضي أن يقرّر إن كانت هناك علاقة سببية مباشرة بين الفعل الضار وفوات الكسب.[1]

وأمّا الإجراءات الوقائية، فهي تلك العمليات والتدابير المتخذة من طرف كل شخص (طبيعي أو معنوي) بما في ذلك المشغل، لمقاومة انتشار التلوث والحد من امتداده، كاستعمال الحواجز الماصة للبترول أو استخدام المشتتات.[2]

إنّ تكاليف التدابير الوقائية لا تثير أية صعوبة، وتعتبر العنصر الأكثر وضوحا في كشف طلبات التعويض. وفي الحقيقة، كل النصوص الدولية والاقليمية التي تناولت المسؤولية عن التعويض بالمحروقات أو المواد الضارة نصت على التعويض عن تكاليف التدابير الوقائية.[3]

ولكي يتم قبولها، يجب أن تكون الإجراءات معقولة، أي يكون تناسب بين التكاليف والنتائج المحققة أو التي كان من المنطق أن تحققها. ومعيار المعقولية نسبي يختلف من حادث لآخر، فما يكون معقولا في حادث قد لا يكون كذلك في حادث آخر، وعلى كل حال تخضع لتقدير القاضي.[4]

وثمة بعض الدول، مثل الولايات المتحدة تجعل التعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية غير محدودة بغض النظر عن تبنيها المسؤولية المحدودة على الأضرار الأخرى.[5]

من جهة أخرى، التدابير الوقائية تحمل في ثناياها نوعا من الخطر، وقد تُتخذ في ظروف صعبة وغير منتظمة أو من طرف شخص تنقصه خبرة، فيتحول هذا الأخير من متدخل للحد من التلوث إلى مسبب للضرر. وبالتالي، عوض أن تُقدّم هذه التدابير قيمة مضافة، تُفاقم وتُعمق الضرر.[6] وأمام هذه الحقيقة، اعتادت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية على تغطية الأضرار الناجمة على الإجراءات الوقائية. ومن ثم، على المشغل أو مؤمنه أن يلتزم بتعويض الأضرار التي تسببت فيها بشرط اتخادها بمعقولية.

وتجدر الإشارة إلى أنّ المضار التي يُسببها التدابير الوقائية من الممكن أن تشمل كل أنواع الأضرار المذكورة سابقا (ضرر تقليدي، بيئي، اقتصادي).

---

[1] للمزيد من التفصيل حول فوات الكسب انظر: بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 89-92.
[2] بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 107.
[3] المادة 6/1 من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992. المادة 9/1 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي. المادة 6/1 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار فيما يتعلق بنقل مواد خطرة ضارة بطريق البحر لسنة 2010.
[4] بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 117-118.
[5] § 2704 (c) (3) من قانون التلوث بالزيت الأمريكي.
[6] بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 127.

سادسا–المحاكم المختصة:

كقاعدة عامة، كل شخص تعرض لضرر من حادث تلوث لديه الحق في رفع دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض. ولمعرفة الجهة المختصة للنظر في الدعوى، هناك ثلاث (3) فرضيات:

1–إذا تعرضت الدولة التي تستغل جرفها القاري لأضرار بالتلوث الزيتي يؤول الاختصاص فقط لمحاكمها، لأنّ الفعل والضرر يقع ضمن إقليمها البحري. فهي أبسط حالة ولا تثير مشاكل تذكر.

2–إذا امتدت أضرار التلوث لدولة مجاورة ستطرح صعوبات جمّة. لأنّ في هذه الحالة قاعدة منشأ الضرر تُبرر اختصاص محاكم الدولة صاحبة النشاط، وقاعدة مكان حدوث الضرر تُبرر اختصاص محاكم الدولة المتأثرة.[1]

إنّ الاتفاقيات الدولية التي تناولت مواضيع المسؤولية في المجال البحري تجعل محاكم الدولة التي لحقتها أضرار التلوث وحدها المختصة.[2] لكن في ميدان الاستكشاف والاستغلال، وفي غياب اتفاقية دولية، الممارسة الدولية تحيل الاختصاص فقط لمحاكم الدولة صاحبة النشاط، رغم أنّ ذلك لا يخدم الضحايا الذين يضطرون للتنقل للدول صاحبة الاختصاص مثلما حصل في حادثة مونتارا، حيث اضطر الصيادون الإندونيسيون المتضررون من التلوث النفطي إلى رفع دعواهم في محكمة سيدني في استراليا. وحتى وإن نظرت محاكم الدولة المتضررة في دعاوي التعويض، فإنّ الأحكام التي تصدرها تبقي حبرا على ورق لافتقارها للصيغة التنفيذية.

كما أنّ اختلاف القوانين بين الدولتين، لا سيما في أنواع الضرر القابل للتعويض، يؤدي إلى اختلاف الأحكام الصادرة، لأنّ مثلا، قد تقبل دول التعويض عن الضرر الاقتصادي، بينما أخرى سترفضه.

3–آخر فرضية والتي تبدو أكثر صعوبة، هي حالة التدابير الوقائية المتخذة خارج المناطق السيادية للدولة صاحبة النشاط وبدورها تسبب أضرارا.

الظاهر أنّ مصدر الضرر لا يقع في الدول صاحبة النشاط وإنّما في الدولة المجاورة. لكن في الحقيقة، هذه التدابير الوقائية وآثارها الضارة تُنسب على حد سواء إلى مصدر الضرر الأولى

---

[1] Brigitte STERN, A propos de l'accident d'Ekofisk — Problèmes posés par la pollution provoquée par les installations de production pétrolière off-shore, AFDI, Vol 24, 1978, p 781.

[2] المادة 9 من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992. المادة 9 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي. المادة 38 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار فيما يتعلق بنقل مواد خطرة ضارة بطريق البحر لسنة 2010.

(l'accident initial) الموجود على الجرف القاري للدولة صاحبة النشاط عن طريق الروابط السببية المختلفة، وكليهما يلتزم المشغل بتعويضها.[1] وفيما يتعلق بالاختصاص القضائي، فتشبه الحالة السابقة.

سابعا–صندوق التعويض:

إنّ اعتماد المسؤولية المحدودة في نُظم المسؤولية عن الأنشطة الخطرة من المعتاد أن يتبع بإنشاء صندوق للتعويض، وهذا تحت قاعدة أنّ المسؤولية الموضوعية مقبولة طالما أنّ المسؤولية محدودة. وفي المقابل، فإنّ المسؤولية المحدودة مقبولة طالما أنّ صندوقا تكميليا قد أُنشئ لتوفير تعويض عن المطالب التي تتجاوز تلك الحدود.

يكون لصندوق التعويض دوران أساسيان، إمّا دور **مكمل** أو دور **البَدِيل**. وفي حالة الأنشطة النفطية البحرية يكون مسؤولا عن تعويض الضحايا في الحالات التالية:

1–يلعب الصندوق دور البديل في ثلاث (3) حالات: (أ) إذا كان المشغل معفى من مسؤوليته طبقا لحالات الإعفاء من المسؤولية المدنية. (ب) إذا لم يُتَمكن من تحديد المشغل المسؤول، لا سيما عند التسريبات الصغيرة والمتوسطة الحجم غير المعلن عنها. (ج) إذا كان المشغل أو مؤمنه غير قادر تماما على الدفع.

–يلعب الصندوق دور المكمل في حالتين: (أ) إذا تم تجاوز مبلغ التعويض حد المسؤولية. (ب) إذا لم يُغط ضمان المشغل التعويض الكامل عن الضرر.

نظرا لعدم وجود صندوق للتعويض على الصعيد الدولي، قامت بعض الدول بإنشاء صناديق وطنية للتعويض عن حالات التلوث التي لا يغطيها المشغل. ومن بينها الولايات المتحدة،[2] التي أسست "الصندوق الاستئماني للمسؤولية عن التسرب النفطي" (the Oil Spill Liability Trust Fund) لتغطية الأضرار التي بقيت من دون تعويض من قبل الملوث أو مؤمنه.[3]

مبدئيا، يجب تقديم جميع طلبات التعويض للجهة المسؤولة،[4] فيتعتبر شرطا مسبقا قبل التوجّه لاحقا للصندوق. لكن إذا نفت الجهة المسؤولة مسؤوليتها عن الضرر أو لم يتم تسوية الطلب في غضون تسعين (90) يوما، على المدعي أن يختار رفع دعوى أمام المحاكم المختصة ضد الطرف المسؤول أو

[1] Brigitte STERN, opcit, p 781.

[2] وكذلك هولندا. وطبقا للمادة 4/4 من مشروع توزيع الخسارة لسنة 2006 تحث الدول على إنشاء، إذا كان ذلك مناسبا، صناديق للتعويض على الصعيد الوطني توفر موارد إضافية للتعويض عن الأضرار، تمول من طرف الصناعة المعنية.

[3] طبقا لقانون التلوث بالزيت الأمريكي (§ 9509 (b))، يملك الصندوق ثمانية (8) مصادر للدخل، أهمها، الضريبة المحصلة عن كل برميل من النفط الخام التي تعالجه المصافي الأمريكية، أو أي برميل من النفط الخام المحلي المستهلك داخليا أو المصدر، والمنتجات النفطية المستورة.

[4] "الجهة المسؤولة" في حالة المنشآت البحرية هو المستأجر أو صاحب الترخيص. (§ 2701 32 (C) من قانون التلوث بالزيت الأمريكي.)

تقديم طلب التعويض إلى الصندوق. وبالإضافة إلي ذلك، يمكن للضحية أن يقدمّ طلب التعويض إلى الصندوق إذا كانت التعويضات التي دفعها الطرف المسؤول غير كاملة.[1]

والجدير بالتنويه أنّ الصندوق لا يضمن التعويض الكامل كون المبالغ التي يغطيها محدودة. فقد تصل إلى 1 مليار دولار للحادث الواحد. أمّا إذا تعلق الأمر بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الموارد الطبيعية، فلا يتعدى 500 مليون دولار للحادث الواحد.[2]

<u>المطلب الثاني: المسؤولية والتعويض في إطار متوسطي</u>

نظرا لضعف التأطير على المستوى الدولي وغياب قواعد واضحة تحدد بدقة مسؤوليات الشركات النفطية عن الأضرار المتأتية من أنشطتهم، حاولت الدول تنظيم هذه المسألة من خلال الاتفاقيات الإقليمية، إلا أنّ هذه الأخيرة عرفت هي الأخرى إنسداد بحيث ظلت قواعد المسؤولية والتعويض التي وضعت في إطار برامج البحار الإقليمية قليلة كونها مسألة معقد وحسّاسة.

لكن تجدر الإشارة أنّ الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة قامت بجهود معتبرة كانت لها نتائج ملموسة –حتى وإن لم تكن في المستوى– حيث أثمرت الاجتماعات المتتالية المخصصة لدراسة وتمحيص موضوع المسؤولية والتعويض على تبني مبادئ توجيهية. ورغم أنّ مسعاها ينحصر في إرشاد الدول عند سن قوانين داخلية، إلا أنّ هناك برنامجا لصقل محتواها وتحويلها إلى نص ملزم **(الفرع الأول)**.

أمّا على المستوى الأوربي، فإنّ البرلمان والمجلس الأوربيين تجنبا الخوض كثيرا في أحكام المسؤولية والتعويض ضمن بنود التوجيه البحري نظرا لأنّه موضوع لا يحقق الاجماع. وفي المقابل، كلّف المفوضية الأوروبية لدراسة التدابير الرامية إلى تعزيز نظام حقيقي للمسؤولية على مستوى الاتحاد الأوروبي في السنوات المقبلة **(الفرع الثاني)**.

<u>الفرع الأول: المسؤولية والتعويض في إطار اتفاقية برشلونة</u>

تعود جذور موضوع المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن النفط البحري في البحر المتوسط إلى الاجتماع غير حكومي للخبراء حول "الجوانب القانونية للتلوث الناجم على استكشاف واستغلال

---

[1] Obayan Olayiwola AYODEJI, opcit, pp 72-73.
[2] Karl BLOM, opcit, p 74.

الجرف القاري، قاع البحر وتربته التحتية في البحر الأبيض المتوسط"، المنعقد في روما ما بين 11 و15 ديسمبر 1978، بحيث تم تشكيل فريق عامل دائم مهمته دراسة بدقة مسألة المسؤولية المدنية المتعلقة باستكشاف واستغلال قاع البحر في المتوسط.[1] وقدّم توصيات في هذا الشأن تُعتبر اللبنة الأولى لتشكيل مبادئ المسؤولية المدنية عن الأنشطة النفطية البحرية. وقد أخذ البروتوكول البحري ببعضها **(أولا)**.

أمّا اتفاقية برشلونة، فلم تعالج بالتفصيل مسألة المسؤولية والتعويض عن الأضرار. وإنّما تضمنت "تعهدا بالتفاوض، بحيث نصت في المادة 12 قبل تعديلها بأنّ الدول تتعهد "*بالتعاون، في أقرب وقت ممكن، في صياغة واعتماد قواعد وإجراءات مناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر المتوسط*".[2] وحتى بعد التعديل بقي الأمر على حاله،[3] فقط الصياغة تغيرت بحذف عبارة "*في أقرب وقت ممكن*". ويرجع ذلك لاقتراح تقدم به أحد مندوبي الدول، والذي رأى أنّ تقريبا مدة عشرين (20) لم تكف لوضع نظام للمسؤولية رغم أنّ الأطراف التزمت للقيام بذلك "*في أقرب وقت ممكن*".[4]

ومن الجدير بالذكر أنّ هذا حال معظم الاتفاقيات التي تهدف لحماية البحار الإقليمية ضد التلوث، كون موضوع المسؤولية والتعويض يكتنفها الكثير من المعوقات. لكن مقارنة مع المناطق الأخرى استطاعت الأطراف المتعاقد أن تحرز تقدما في هذا المجال باعتماد مبادئ توجيهية حول المسؤولية والتعويض في سنة 2008 تطبق على جميع أنواع التلوث، بما في ذلك الأنشطة النفطية البحرية **(ثانيا)**، كما تخطط لإنشاء صندوق للتعويض يتكفل بتغطية الأضرار المعفاة من التعويض **(ثالثا)**.

<u>أولا: أحكام المسؤولية والتعويض في البروتوكول البحري</u>

البروتوكول البحري لم يضع هو الآخر قواعد مفصلة للمسؤولية والتعويض عن الأنشطة النفطية البحرية. وإنّما نص في الفقرة الأولى من المادة 27، كما هو منصوص عليه في المعاهدات الأخرى المتعلقة بحماية البيئة، على "تعهد بالتفاوض" أي أنّ الأطراف تأخذ على نفسها تعهّد بأن تتعاون لوضع واعتماد إجراءات ملائمة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن الأنشطة.

---

[1] PNUE, UNEP /IG.14/INF.17, opcit, p 2, § 5.

[2] المادة 12 من اتفاقية برشلونة لسنة 1976.

[3] المادة 16 من اتفاقية برشلونة لسنة 1995.

[4] Tullio SCOVAZZI, The Mediterranean Guidelines for the Determination of Environmental Liability and Compensation : The Negotiations for the Instrument and the Question of Damage That Can Be Compensated, max planck yearbook of united nations law, Vol 13, 2009, pp 186-187.

وعلى غرار اتفاقية برشلونة، دعا الأطراف لاعتماد قواعد المسؤولية "في أسرع وقت ممكن"، لكن بعد مرور أكثر من خمس وعشرين (25) سنة من اعتماده، لم تفلح الدول لبلوغ هذا المسعى. لكن يصبح الأمر طبيعيا، عندما نعلم أنّ فقط دخوله حيز النفاذ احتاج إلى أكثر من ست عشرة (16) سنة.

ومع ذلك، واجب التعاون لا يخلو من معنى قانوني، لأنّه ينطوي على واجب العمل بحسن نية في السعي إلى هدف مشترك والأخذ بعين الاعتبار المواقف التي أبدتها الدول المعنية الأخرى. وهذا السلوك من المرجح أن يقود إلى إبرام اتفاق كما لاحظته محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر بتاريخ 20 فيفري 1969 بشأن الجرف القاري لبحر الشمال.[1]

وفي انتظار تحقيق ذلك، حددت الفقرة الثانية من نفس المادة ثلاثة التزامات مؤقتة. فعلى الأطراف أن تتخذ التدابير اللازمة لضمان بأنّ، أولا، يتم تركيز المسؤولية على المشغل .ثانيا، أن يدفع تعويضا سريعا وكافيا. ثالثا، الحفاظ على تأمين إلزامي أو ضمان مالي آخر.

إنّ الطابع الصارم للالتزام المنصوص عليه في هذه الفقرة، مع غيرها من الأسباب، فسّر لماذا استغرق البروتوكول البحري أكثر من 16 عاما ليدخل حيز التنفيذ. ولقد بدت ملامح ذلك أثناء التوقيع على النص النهائي، أين عبّر كل من الاتحاد الأوروبي وفرنسا على تحفظهما على مضمون هذه الفقرة.[2]

لكن رغم محتوى المادة 2/27 التي كانت متقدمة على وقتها، لا تزال تنقصها الدقة:
1-في حين أفصحت على أنّ الخسائر الناتجة عن التلوث يجب أن يتحملها المشغل، لم تبيّن بطريقة مناسبة نوع الأضرار المغطاة.

2-لم تحدد أساس المسؤولية. مع العلم أنّ في المشروع الأولى للبروتوكول البحري نص على أنّ المشغل يكون مسؤول بناء على المسؤولية الموضوعية المحدودة (responsabilité objective limitée).[3] غير أنّ الوفد الفرنسي اعترض على ذلك، كون أنّ المسألة معقدة وليست محل اتفاق بين الدول ولا تزال تناقش في المحافل الدولية المختلفة.[4]

[1] Tullio SCOVAZZI, Maritime Accidents with Particular Emphasis on Liability and Compensation for Damage from the Exploitation of Mineral Resources of the Seabed, in, Andrea DE GUTTRY, Marco GESTRI, Gabriella VENTURINI, International Disaster Response Law, T. M. C. Asser Press, The Netherlands, 2012, p 299.
[2] Ibid, p 300.
[3] PNUE/PAM, UNEP/IG.74/Inf.9, opcit, Annexe II, p 21.
[4] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED WG.18/4, opcit, p 4, § 19.

3-فرضت الضمان المالي وجعله البروتوكول البحري من بين متطلبات طلب منح الترخيص أو تجديده،[1] من دون أن تحدد حد أدنى لذلك. ويرجع السبب إلى أنّ أثناء المفاوضات لم تستطع شركات التأمين والمنظمات الدولية المستشارة من إعطاء رقم معقول ومقبول.[2]

وعلى العموم، يتطلب موضوع المسؤولية والتعويض في البروتوكول البحري إعادة هيكلته على ضوء التطورات المعاصرة. ومما لا شك فيه أنّ هذه المسألة لها أهمية قصوى بالنسبة لإدارة البيئية المستدامة.

من ناحية أخرى، حالة الانسكابات الصغيرة والمتوسطة غير المبلغ عنها الناتجة عن التشغيل العادي للمنشآت البحرية وعن التصريف العرضي للنفط خلال عمليات الاستغلال، والتي هي أكثر شيوعا، ينبغي النظر فيها بجدية من أجل تطوير نظام للمسؤولية والتعويض مناسب. لأنّ التفاوت في القوة بين البلدان التي تواجه هذا النوع من القضايا أمام شركات النفط القوية، يدعو حتما لوضع نظام إقليمي بشأن المسؤولية والتعويض.

وقد دعت خطة العمل البحرية للمتوسط الأطراف لتقديم، في الدورة العشرين (20) التي عقدت في ديسمبر 2017، تقرير عن تقييم القواعد والإجراءات والممارسات الوطنية والإقليمية والدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عن الأنشطة التي تُنفذ في إطار البروتوكول البحري من أجل تشكيل أساس اقتراح لتسهيل تنفيذ المادة 27.[3] لكن تم تأجيل هذه المسألة لاجتماعات لاحقة بسبب أشغال أخرى كانت أكثر استعجالا.

ثانيا: مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث لسنة 2008

حينما دعت اتفاقية برشلونة الدول لتتعاون من أجل اقرار قواعد وإجراءات المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البيئي، لم تحدد الشكل الذي ينبغي أن تأخذه، الشيء الذي أثار جدلا أثناء المباحثات **(1)**. لكن استطاعت الأطراف تجاوز ذلك من خلال اعتماد مبادئ توجيهية تكون بمثابة إرشادات تتخذها لإعداد تشريعات وطنية حول المسؤولية **(2)**. وإن كانت الدول غير مجبرة للتقييد بأحكامها، فثمة إرادة لإصباغها بطابع إلزامي **(3)**.

1-مراحل تطوير المبادئ:

[1] المادة 1/5/ط من البروتوكول البحري.

[2] PNUE/PAM, UNEP/IG.74/Inf.9, opcit, p 3, § 16.

[3] الهدف المحدد 8/ح من خطة العمل لتنفيذ البروتوكول البحري.

بعد تعديل اتفاقية برشلونة في 1995، وبناء على المادة 16 منها، قرّرت الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة في اجتماعها التاسع الملتئم ما بين 5 و8 جوان 1996 تنظيم مسألة المسؤولية والتعويض.

وعلى إثر ذلك، انعقد الاجتماع الأول للخبراء القانونيين والفنيين الذين تعينهم الحكومات لإعداد القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، ما بين 23 و25 سبتمبر 1997 في كرواتيا، والذي كان الهدف منه تحليل وصياغة توصيات للأطراف المتعاقدة لتنفيذ المادة 16 من اتفاقية برشلونة.[1]

وقد جرت المناقشة على أساس دراسة حرّرتها الأمانة العامة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.[2] ومن بين المسائل التي طال فيها النقاش، **الصياغة** و**الشكل** الذي سيأخذه النص. ويجب التنبيه أنّ صياغة النص كانت موضوع نقاش في اجتماع ديسمبر 1978 حيث تم اقتراح حليّن، إمّا وضع نص مستقل واحد للمسؤولية والتعويض على الأضرار الناجمة عن كل مصادر التلوث (الإغراق– التلوث البحري– التلوث البري...) أو وضع نصوص مختلفة مستقلة تتناول موضوع المسؤولية والتعويض المتأتى من كل مصدر على حدة. ولم يتم الفصل في الموضوع آنذاك.[3]

أمّا في اجتماع سبتمبر 1997، ففُصِل في الصياغة واستمر الخلاف في الشكل. فقد تقرّر أنّ النص سيشمل المسؤولية والتعويض عن كل مصادر التلوث واستبعاد تخصيص أحكام لكل مصدر على حدة. غير أنّ الخبراء لم يتفقوا إن كان النص سيأخذ شكل مرفق إضافي لاتفاقية برشلونة أو بروتوكول جديد.[4] وقد استمر النقاش في الاجتماعات المتتالية.[5]

ثم في الاجتماع الرابع عشر (14) للأطراف المتعاقدة في نوفمبر 2005، وافق على تأسيس فريق عامل من الخبراء القانونيين والتقنيين لاقتراح القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض

---

[1] PNUE/PAM, rapport première réunion d'experts juridiques et techniques désignés par les gouvernements sur l'élaboration d'une procédure appropriée concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer méditerranée, UNEP(OCA)/MED WG.117/4, 10 Octobre 1997, p 2, § 13.

[2] يمكن الاطلاع على الدراسة في:

-PNUE/PAM, procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la région de la mer méditerranée, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, Athènes, Grèce, 01 juillet 1997.

[3] PNUE, UNEP /IG.14/INF.17, opcit, Annexe D, p 2.

[4] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, p 3, § 17.

[5] في الاجتماع الثاني للخبراء القانونيين بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط الملتئم في 21 أفريل 2003، توصّل الخبراء إلى أنّ الصك القانوني يجب أن يأخذ شكل بروتوكول لاعتماده من قبل برلمانات الأطراف. انظر:

-PNUE/PAM, deuxième réunion d'experts juridiques sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la région de la mer méditerrané, UNEP(DEC)/MED WG.230/2, Athènes, Grèce, 06 Mai 2003, pp 5-6, § 33.

عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، والذي عقد اجتماعه الأول في 7 و8 مارس 2006.[1]

ومن بين النتائج المتوصل إليها، ضرورة اعتماد **مقاربة تدريجية** (approche progressive) على ثلاث (3).مراحل:

أ-المرحلة الأولى تكمن في وضع مبادئ توجيهية بشأن المسؤولية وتعويض الأضرار الناجمة عن التلوث، غير ملزمة، تعتمد عليها الدول لسن تشريعات داخلية.

ب-إجراء تقييم حول تنفيذ هذه المبادئ على المستوى الداخلي، واستجلاء الصعوبات التي تواجهها الدول عند تطبيقها ومعالجتها.

ج-اتخاذ قرار بتحويلها إلى صك ملزم إن حظت بتقييم ايجابي.[2]

وعلى أساس ذلك، أعدّت الأمانة العامة لاتفاقية برشلونة مشروع **مبادئ توجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط** (مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث).[3] وتم مناقشته في الاجتماع الثاني للفريق العامل مفتوح العضوية للخبراء القانونيين والتقنيين المنعقد ما بين 28 و29 جوان 2007. واعتمدت عن طريق القرار IG 4/17 في الاجتماع العادي الخامس عشر (15) للأطراف المتعاقدة الملتئم ما بين 15 و18 جانفي 2008.[4]

والذي نراه، كان من الأحسن تبني الاقتراح المقدّم في الاجتماع الثاني للخبراء القانونيين بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط المنعقد في 21 أفريل 2003، والذي دعا لتقسيم نص المسؤولية والتعويض إلى قسمين: الأول يُخصص للقواعد العامة للمسؤولية والتعويض، والثاني يحتوي على ملاحق تتناول أنشطة محددة. واقْتُرح أن يُبدأ بالأنشطة

---

[1] PNUE/PAM, rapport de la réunion du groupe de travail d'experts juridiques et techniques, à composition non limitée, chargé de proposer des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.285/4, 22 Mai 2006, p 1, § 1-2.

[2] Ibid, Annexe III, p 1, § 2.

[3] يمكن الاطلاع على المشروع في:

-PNUE/PAM, Projet de lignes directrices relatives à la responsabilité et à la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.319/3, Athènes, Grèce, 08 juin 2007.

[4] برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي الخامس عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.17/10، ألميريا، أسبانيا، 18 جانفي 2008، ملحق 5، ص 35. بالنسبة لمحتوى المبادئ التوجيهية، فهي ملحقة بالقرار IG 4/17.

النفطية البحرية أو الإغراق،[1] مع الاحتفاظ بالمقاربة التدريجية. لأنّ ذلك، من جهة، سيسمح بتطبيقه على كل النشاطات التي يترتب عنها تلويث البحر المتوسط. ومن جهة أخرى، يأخذ في الاعتبار خصوصية بعض النشاطات التي تحتاج لتدابير إضافة على غرار المحروقات البحرية. وكل هذا تدريجيا لمعالجة كل العقبات التي تعوق تنفيذه.

2–أحكام المبادئ:

نتطرق فيما يلي إلى نطاق تطبيق مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث **(أ)**، ثم إلى قواعد المسؤولية التي تبنتها **(ب)**، وأخيرا، نحاول استجلاء نقائصها **(ج)**.

أ–نطاق المبادئ:

النطاق الموضوعي للمبادئ جاء عاما، بحيث لا يقتصر تطبيقها على استكشاف واستغلال المحروقات البحرية، وإنّما تسري على كل الأنشطة المنصوص عليها في اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.[2] بشرط ألا تخل "*بالنظم المسؤولية والتعويض البيئية الإقليمية والعالمية الحالية التي هي إمّا منفذة أو قد يبدأ نفاذها*". أي أنّ المبادئ حرصت على ألا تتداخل مع الصكوك الأخرى التي تضمنت أحكام للمسؤولية. وقد أُرفِقت هذه المبادئ بتذييل تضمن قائمة إشارية للصكوك التي يجب ألاّ تُخل بها.

كما تغطي الأضرار التقليدية، الاقتصادية المباشرة والبيئية،[3] رغم أنّ هذه الأخيرة كانت محل خلاف لأنّها من الصعب تقييمها. ولتجاوز ذلك، اشترطت المبادئ للتعويض عن الضرر البيئي أن يمكن "قياسه".[4] كما حددت المسائل التي يجوز المطالبة بالتعويض عليها لتجنب كل تعسف.

ومن أصالة مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث، أنّها تطبق أيضا على الأضرار التي تسبب فيها **تلوث ذو طابع منتشر** (pollution à caractère diffus)، بشرط إقامة صلة سببية بين الأضرار وأنشطة المشغلين الفرديين.[5] وعليه، إذا تضررت سفينة، كانت في حالة عبور، من بقاع النفط الطافية واستطاع الشخص المعنى أن يثبت أنّ تصريفات النفط الناجمة عن المنشآت البحرية هي المسؤولة عن الخسائر التي أصابت السفينة، يجوز له المطالبة بالتعويض.

---

[1] PNUE/PAM, UNEP(DEC)/MED WG.230/2, opcit, pp 5-6, § 33.

[2] المادة 4 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

[3] المادة 8 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

[4] عرّفت مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث الضرر البيئي في مادتها 9 بأنّه *"تغير ضار يمكن **قياسه** في مورد طبيعي أو بيولوجي أو ضعف يمكن **قياسه** لخدمة مورد طبيعي أو بيولوجي قد يحدث بطريقة مباشرة أو غير مباشرة"*.

[5] المادة 15 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

أمّا من الناحية الجغرافية، فإنّها تغطي كل منطقة البحر المتوسط كما هي محددة في اتفاقية برشلونة، بالإضافة إلى المناطق المذكورة في كل بروتوكول على حدة.[1] وبالتالي، في حالة البروتوكول البحري، فإنّ المبادئ تطبق أيضا على قاع البحر وتربته التحتية والمياه الواقعة من اليابسة عند خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض البحر الإقليمي وتمتد، في حالة مجاري المياه، إلى حدود المياه العذبة. وكذلك، إلى الأراضي الرطبة أو المناطق الساحلية إن رغبت الدول في ذلك.

ب–قواعد المسؤولية في المبادئ:

في إطار مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث يعتبر المشغل الشخص الوحيد المسؤول عن الخسائر التي تسببها النشاطات التي يُشرف عليها.[2] ونظرا لهشاشة منطقة البحر المتوسط، اتفق الأطراف على اعتماد المسؤولية الموضوعية.[3] وفي حالة تعدد المشغلين مسببي الضرر، تُجزأ المسؤولية بين مختلف المشغلين على أساس تقييم متساوٍ لمساهمتهم في الأضرار.[4]

لكن تضمنت المبادئ بعض الأسباب التي ترفع المسؤولية عن المشغل إن حدثت، بحيث نصت المادة 23 على أنّه "*لا ينبغي أن يكون المشغل مسؤولا عن الأضرار التي يثبت أنّها تسببت فيها أفعال أو أحداث خارج تحكّمه الكامل مثل القوة القاهرة وعمل من أعمال الحرب أو أعمال عدائية أو حرب أهلية أو فتنة أو عمل من أعمال الإرهاب*".

نلاحظ أنّها، من جهة، لم تُشر إلى "خطأ الضحية". ومن جهة أخرى، في حالة خطأ الغير اكتفت بذكر "الأعمال الإرهابية". ومع ذلك، لا يعني أن تَسَبُب الضحية أو طرف ثالث الذي يقوم مثلا بأعمال الشغب في الضرر لن يعفي المشغل من المسؤولية، لأنّ صياغة المادة جاءت عامة ويظهر ذلك من خلال عبارة "*أفعال أو أحداث* ***خارج تحكمه الكامل***". أضف إلى ذلك، اكتفت بذكر أمثلة عن الأفعال المستثناة ولم تأت على سبيل الحصر.

كما تبنّت المسؤولية المحدودة من دون أن تضبط حد أدنى،[5] وإنّما فضلت تفويضه للدول، لا سيما وأنّ نطاق المبادئ عام يطبق على نشاطات مختلفة. لذلك، يقع على الدول أن تعيّن حد للمسؤولية

---

[1] المادة 7 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

[2] المادة 17 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث. ومن المستحسن أن نشير أنّ الخبراء المشاركين في اجتماع ديسمبر 1978 خرجوا عن مبدأ توجيه المسؤولية استثناءً، بحيث أوصوا بالسماح للأشخاص المتضررين أن يرفعوا دعوى ضد السلطات العمومية التي منحت الترخيص للمشغل، في حالة ما أصدرته بطريقة **مخالفة** للأنظمة والقوانين المعمول بها. انظر:

-PNUE, UNEP /IG.14/INF.17, opcit, Annexe D, p 4, § 10.

[3] المادة 19 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث استخدمت لفظ **"**المسؤولية الدقيقة**"** والتي يراد بها المسؤولية الموضوعية.

[4] المادة 21 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

[5] المادة 24 و25 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

يتناسب مع مخاطر كل نشاط. فالحد على مخاطر الأنشطة النفطية البحرية، يختلف على مخاطر أنشطة أخرى مثل الإغراق. كما يجب إعادة تقيمها بانتظام قصد جعلها تتلاءم مع التطورات التي يعرفها كل مجال. لكن يؤخذ على مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث عدم نصها على حالة سقوط المسؤولية المحدودة إذا ارتكب المشغل خطأ غير مغتفر أو إهمال شديد.

ووفقا لهذه المبادئ، يجوز رفع دعوى للمطالبة على الأضرار التقليدية من كل شخص، سواء أكان طبيعيا أو معنويا. بينما في حالة الضرر البيئي لم تُحدد الجهات التي لها الحق في رفع الدعوى، وإنّما أوصت الدول بجعلها مفتوحة للجمهور بشكل واسع كلما كان ممكنًا.[1] وقد دعا بعض الخبراء لتمكين المنظمات غير الحكومية لرفع دعوى في هذا الشأن، لكن كان ذلك محل خلاف كبير أدى إلى التراجع عنه.[2]

<u>ج-تقييم المبادئ:</u>

يعتبر مضمون المبادئ جديرا بالاهتمام فيما يتعلق بالمحروقات البحرية حتى وإن كان غير موجه خصيصا لها. كما أنّ تبني المقاربة التدريجية كان أحسن حل يُجنح إليه لمعالجة موضوع حساس كموضوع المسؤولية.

ومع ذلك، ما انفكت تشوبها بعض النقائص. فمثلا، لم تنص على مسؤولية التلوث العابر للحدود والمسائل المتفرعة عنها، كمكان رفع الدعوى (البلد مصدر الضرر أو البلد المتضرر) وتطبيق الحكم الأجنبي. مع العلم أنّها كانت حاضرة في المشروع الأولى ثم حذفت.

أضف إلى ذلك، تناول المشروع الأولى المسؤولية التكميلية للدول عن معالجة الأضرار التي تسبب فيها المشغل في حالة عجزه عن دفع التعويض. لكن تم استبعادها بالإجماع.[3]

-وتجدر الإشارة إلى أنّ أثناء إعداد المبادئ دعا الخبراء إلى عدم تحديد سقف للمسؤولية، لأنّ حسبهم، تبني المسؤولية غير المحدودة يدفع المشغلين لتنفيذ أعمال الاستكشاف والاستغلال بحذر. انظر:

- PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, p 19.

[1] المادة 31 و32 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

[2] أجاز القانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في مادته 36 للجمعيات البيئة رفع دعوى أمام الجهات القضائية المختصة عن كل مساس بالبيئة.

[3] UNEP(DEPI)/MED WG.285/4, opcit, Annexe III, p 3, § 19.

لم تتطرق إلى مسؤولية المشغل عن الآبار المهجورة،[1] رغم أنّ الخبراء في اجتماع ديسمبر 1978 أوصوا بذلك، من دون أن يحددوا مدة معينة كونها تحتاج لنقاشات أخرى.[2]

كما تركت مفتوحا اثنين من القضايا ذات الأهمية الحاسمة للأنشطة النفطية البحرية: إنشاء صندوق البحر المتوسط للتعويض، والتأمين الإلزامي للمشغلين،[3] وكلاهما متصل بمستقبل قرارات الأطراف في اتفاقية برشلونة.

فيما يخص مسألة الضمان المالي، نظرا لكون سوق التأمين كان قليل التطور أثناء إعداد المبادئ التوجيهية، وقلة صيغ التأمين المتاحة، وأيضا لأنّ المبادئ التوجيهية تنص على الضرر البيئي الذي من شأنه أن يثبط شركات التأمين في قبول تحمل المخاطر، تقرّر تحديد حد زماني بخمس (5) سنوات من اعتماد المبادئ التوجيهية، يتم بعدها تقييم المنتجات المتاحة في سوق التأمين، ومن ثم، قد تُقرّر كل دولة على حدة أن تفرض نظاما إلزاميا للتأمين.[4]

لكن لم تعتمد الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة آلية لمتابعة تنفيذ هذا البند ولم تتطرق لها في اجتماعاتها اللاحقة. وبالتالي عدد الدول الذي قرّر فرض تأمين اجباري غير معروف. زيادة على ذلك، ثمة تناقض مع البروتوكول البحري، لأنّ هذا الأخير سبق وألزم المشغلين بضرورة تقديم تأمين مالي أو ضمان مالي آخر من أجل استصدار تراخيص الاستكشاف والاستغلال.

أمّا صندوق التعويض، فإن صياغة المادة 29 تميّزت بالحذر، بحيث كانت عبارة عن دعوة للأطراف المتعاقدة لدراسة إمكانية إنشاء صندوق البحر المتوسط للتعويض يتكفّل بتعويض الضحايا في حالة ما تجاوزت الأضرار مسؤولية المشغل أو كان غير معروف أو غير قادر على تلبية تكاليف الأضرار ولا يغطيها الضمان المالي أو في حالة ما تتخذ الدولة تدابير وقائية في حالات الطوارئ ولا تسدد لها التكاليف بعد ذلك.

---

[1] وفقا للمادة 3/48 من قانون المناجم، والتي تطبق أيضا على المكامن البحرية استنادا للمادة 157، يبقي المشغل مسؤولا بعد الانتهاء من الاستغلال إلى مدة معينة تحدّدها السلطة المختصة. وعليه، كل أضرار تلحق المستخدمين للبحر في هذه الفترة، ومهما كان مصدرها، تكون الشركة النفطية مسؤولة. وكذلك، طبقا للمادة 141 من نفس القانون تلزم أصحاب التراخيص بتخصص سنويا جزء من مداخيلها لا يتجاوز 2% يوضع لزوما في حساب مخصص لذلك لغرض التكفل بالأخطار والاضطرابات والأضرار التي من شأنها أن تظهر بعد انتهاء الترخيص المنجمي.

[2] PNUE, UNEP /IG.14/INF.17, opcit, Annexe D, p 3, § 9.

[3] المادة 28 و29 من مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

[4] PNUE/PAM, rapport de la deuxième réunion, à composition non limitée, du groupe des experts juridiques et techniques chargé de proposer des règles et procédures appropriées pour la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.319/4, 17 Septembre 2007, pp 10-11, § 44.

والذي دفع الدول لانتهاج هذا الأسلوب، الطبيعة غير الملزمة لمبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث. لأنّ إنشاء صندوق للتعويض لا يمكن أن يتم إلا عن طريق صك ملزم قانونا. لذلك، رأت بعض الدول أنّ إدراج حكم عن ذلك في المبادئ التوجيهية يمكن أن يساعد على تمهيد الطريق لإنشاء هذا الصندوق في مرحلة لاحقة.[1]

وعليه، نُلاحظ أنّ عمومية مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث تجعلها لا تتلاءم بالكامل مع خصائص الحفر البحري. لذلك، يجب القيام بكل الجهود الممكنة لتحقيق أوسع مشاركة في البروتوكول البحري، ومن ثم، صياغة واعتماد قواعد وإجراءات المسؤولية والتعويض على أساس المادة 1/27 للتأكد من أنّ نظام موحد يطبق في كامل قاع البحر الأبيض المتوسط وبيئته البحرية. ولا يعنى ذلك إعادة المفاوضات من الصفر، وإنّما يكفي أن يكون نص مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث أرضية نقاش، ويتم تكييفه بطريقة تجعله يتناغم مع الأنشطة النفطية في البحر.

<u>3–نحو اعتماد نص ملزم</u>

بعد إتمام المرحلة الأولى من المقاربة التدريجية (اعتماد المبادئ)، انطلقت الأطراف المتعاقد مباشرة في المرحلة الثانية والتي تتمثل في تقييم تنفيذ المبادئ التوجيهية حيث كان ذلك بمناسبة اعتماد القرار IG 4/17 المتضمن مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث، حيث قرّرت أيضا أن تشكل *"فريق عامل لخبراء قانونيين وتقنيين لتيسير وتقييم تنفيذ المبادئ التوجيهية وتقديم مقترحات تتعلق باستصواب اتخاذ إجراء إضافي"*.

وفي الحقيقة، هذا الفريق العامل ليس بجديد، وإنّما نفسه "الفريق العامل من الخبراء القانونيين والتقنيين لاقتراح القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط". لكن أضحى يسمى "الفريق العامل من الخبراء القانونيين والتقنيين لتنفيذ المبادئ التوجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط". والذي عقد اجتماعه الثالث (اجتماعه الأول منذ تغيير اسمه) في 22 و23 جانفي 2009 من أجل مناقشة:

أ) المسائل العامة المتعلقة بنظام المسؤولية والتعويض عن الأضرار المطبق على الأطراف المتعاقدة، النجاحات، التحديات، والصعوبات المرتبطة.بها؛

ب) صياغة والاتفاق على برنامج عمل مبني على الاحتياجات ذات الأولوية للأطراف المتعاقدة من

[1] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG.319/4, opcit, p 11, § 46.

أجل تعزيز وتسهيل تنفيذ المبادئ التوجيهية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار على المستوى الإقليمي ودون الإقليمي والوطني.

ج) التطورات المحتملة التي يمكن أن تساعد في المستقبل على تعزيز أفضل نُظم المسؤولية والتعويض المنشأة بموجب اتفاقية برشلونة.[1]

وكانت قاعدة النقاش استبيان أعدّه الفريق العامل وأجابت عليه عشر (10) دول. وأظهر اختلافا كبيرا في درجة التطبيق بين الجهة الشمالية والجنوبية. كما أظهر النقائص والصعوبات التي تواجهها هذه الدول.[2] لكن يظهر لنا أنّ هذا التقييم جاء متقدما، كونه أُجري سنة بعد اعتماد المبادئ، وهذه المدة القصيرة لم تسمح للدول بالتكيُّف معها.

بناء على نتائج الاجتماع، وافقت الأطراف المتعاقدة في اجتماعها السادس عشر (16) المنعقد ما بين 3 و5 نوفمبر 2009 على اعتمد القرار رقم IG 3/19 المتعلق ب "*التنفيذ والإبلاغ عن المبادئ التوجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية لمنطقة البحر المتوسط*".[3] والذي يهدف لتيسير تنفيذ مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث. وقد تضمن مرفقين. الأول، عبارة عن استبيان ثانٍ حول التزام الدول بتطبيق المبادئ التوجيهية. والثاني، برنامج عمل كلّف الأمانة ببعض المهام من شأنها تيسير تنفيذ المبادئ التوجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض.

ثم نظّم الفريق العامل اجتماعه الرابع (اجتماعه الثاني منذ تغيير اسمه) ما بين 8 و9 ديسمبر 2011.[4] وتم مناقشة إجابات الدول على الاستبيان الثاني وإجراء تقييم ثاني لمبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث.

لكن منذ هذا التاريخ (ديسمبر 2011)، لم تظهر مرة أخرى مسألة المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث في أعمال اجتماعات الأطراف المتعاقدة، ولم يجر الفريق العامل أي اجتماع. ويمكن تفسير ذلك في أنّ الأطراف المتعاقدة قررّت ترك الوقت الكافي للدول حتى تتمكن من أن تتأقلم مع أحكام المبادئ.

---

[1] PNUE/PAM, rapport de la troisième réunion du groupe des experts juridiques et techniques sur l'application des lignes directrices concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.329/4, 06 Février 2009, p 1, § 2.

[2] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG.329/4, opcit, Annexe IV, p 3.

[3] برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي السادس عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.19/8، مراكش، المغرب، 24 نوفمبر 2009، المحلق 2، ص 15.

[4] لم يتم نشر تقرير الاجتماع الرابع للفريق العامل، وإنّما نشر فقط جدول الأعمال. وبالتالي لم نتمكن من معرفة تفاصيله.

وعلى كل حال، انتقال مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث إلى المرحلة الأخيرة، أي صياغتها في شكل بروتوكول ملزم، لن يكون إلا على المدى البعيد. وفي انتظار ذلك، يجب أن ينظر لهذه المرحلة الانتقالية كفرصة لمعالجة نقائصها وتصويب أحكامها. وكذلك اتخاذ التدابير المناسبة لتعزيز قدرات بلدان البحر المتوسط لتنفيذها. وعلى الفريق العامل أن يواصل الجهود من أجل بلوغ إجماع تام على جميع جوانب هذا النظام.

ثالثا: صندوق الضمان المشترك بين دول منطقة المتوسط

من تداعيات تبنى المسؤولية الموضوعية المحدودة، من جهة، استفادة المشغل من أسباب إعفاء، إذا تحققت ترفع عنه المسؤولية. ومن جهة أخرى، تحمله مسؤولية التعويض عن الأضرار التي كان السبب فيها إلى حد معين، بحيث مهما بلغت قيمة الضرر، يظل ملتزما بالسقف المحدد سابقا. وأحيانا، قد يكون من الصعب تحديد المشغل مسبب الضرر، لا سيما في حالة التلوث العرضي الصغير غير المعلن عنه.

لتجاوز هذه السلبيات، واحتراما للحق في التعويض، يتم النظر عادة في حلّين. إما إنشاء **صندوق للتعويض** أو تحمل الدول **المسؤولية المتبقية**. وبما أنّ دول المتوسط رفضت هذه الأخيرة بالإجماع، فإنّ صندوق التعويض يبقي الحل المناسب.

في سياق البحر المتوسط، عندما اعتمدت الدول المتوسطية اتفاقية برشلونة في عام 1976. تبنّت في نفس الوقت القرار رقم 4 بشأن إنشاء "**صندوق الضمان المشترك بين دول منطقة المتوسط**" (صندوق الضمان المشترك).[1] والذي كان يهدف لتعويض الضحايا من جميع مصادر التلوث وليس فقط الأنشطة النفطية البحرية.

في الاجتماع غير الحكومي لخبراء برنامج الأمم المتحدة وخبراء المنظمة القانونية الدولية للبيئة والتنمية المنعقد في ديسمبر 1978 تم تناول موضع صندوق الضمان المشترك باعتباره أحد نقاط جدول الأعمال. وقد ثار نقاش بين الحضور حول مسألتين لم يتمكنوا من الاتفاق عليهما.

أولا، لم يتفق الخبراء حول الغرض من الصندوق. فمنهم من حصره في ضمان تعويض الضحايا. ومنهم من أضاف إلى ذلك الوقاية من التلوث. أي تطوير البيئة، تمويل البحوث العلمية، إنشاء طرق رصد فعاّلة، تكوين الموظفين، إعادة تأهيل البيئة المضرورة.

[1] Tullio TREVES, opcit, p 848.

ثانيا، لم تجتمع آراؤهم حول كيفية تمويله. فالبعض ألقى ذلك على عاتق الدول الأطراف طالما عمليات الاستغلال تعطي قيمة مضافة للدول ومواطنيها. والبعض الآخر، ألقى ذلك على عاتق المشغلين استنادا لمبدأ الملوث الدافع، وتكون المساهمات على شكل اقتطاعات من الإنتاج. غير أنّ بعض الحضور أشار إلى أن تمويل الصندوق من الصناعة البحرية يعني أنّ المشغل يدفع التعويض بطريقة غير مباشرة. وبالتالي الاستثناءات والحدود على المسؤولية تصبح بدون معنى.[1]

في الوقت ذاته، كان خبران في صدد إعداد دراسة بعنوان "دراسة بشأن صندوق الضمان بين الدول لمنطقة البحر الأبيض المتوسط ومسألة المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية والتعويض عنها"،[2] كلّفتهما بها أمانة برنامج الأمم المتحدة للبيئة في جانفي 1978.

كان فحوى الدراسة يتضمن جانبين. الأول، اقتراح اعتماد نظام المسؤولية الموضوعية في منطقة البحر المتوسط. والثاني، يشرح الجدوى من إنشاء صندوق الضمان المشترك.

قُدّمت الدراسة للاجتماع الأول للأطراف المتعاقدة (05-10 فيفري 1979)، وبعد النظر فيها، رأت الأطراف أنّ القضايا التي أثيرت معقدة وصعبة للغاية وتستحق أن يتم تحليلها بدقة أكثر من طرف لجنة من الخبراء من الدول الساحلية للبحر المتوسط والجماعة الاقتصادية الأوروبية.[3]

ثم عند انعقاد الاجتماع الثاني للأطراف المتعاقدة (2-07 مارس 1981)، قدّم برنامج الأمم المتحدة للبيئة نسخة منقحة من الدراسة السالفة الذكر.[4] وأعاد الاجتماع التأكيد على ضرورة عقد لجنة من الخبراء لتحليلها. غير أنّه في الاجتماع الثالث للأطراف المتعاقدة (28 فيفري- 4 مارس 1983). أبدت بعض الدول تحفظات عليها ولم يتم استدعاء لجنة الخبراء.[5]

كان يجب الانتظار حتى الاجتماع التاسع (5-8 جوان 1996) حيث أثارت الأطراف الموضوع مرة أخرى. لكن هذه المرة ليس فقط تمحيص صندوق الضمان المشترك، وإنّما دراسة موضوع المسؤولية والتعويض برمته. وطلبت من الأمانة عقد الاجتماع الأول للخبراء القانونيين والفنيين الذين تعينهم

---

[1] PNUE, UNEP /IG.14/INF.17, opcit, Annexe D, pp 6-8.

[2] للاطلاع على الدراسة انظر:

-A. LAHLOU, M. LOUKILI, étude concernant le fond interétatique de garantie pour la zone de la mer méditerranée et la question de la responsabilité et de la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin, UNEP/IG.14/INF.18, Genève, 08 Janvier 1979.

[3] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, p 1, § 3.

[4] للاطلاع على الدراسة المنقحة انظر:

-PNUE/PAM, étude concernant le fond interétatique pour la zone de la mer méditerranée et la question de la responsabilité et de la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin, UNEP/IG.23/INF.3, 15 Décembre 1980.

[5] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, p 1, § 4-6.

الحكومات لإعداد القواعد والإجراءات المناسبة لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط.[1]

وكما رأينا سابقا، فإنّ هذا الاجتماع كان بمثابة نقطة الانطلاق لإعداد مبادئ المسؤولية والتعويض عن الأضرار لسنة 2008. وفي نفس الوقت، كان –إن جاز التعبير– نقطة انتهاء صندوق الضمان المشترك. لأن منذ ذلك الحين، وُضِع المشروع جانبا للتفرغ لمسألة المسؤولية والتعويض. وحتى أثناء مراحل إعداد مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث تم تقريبا تجاهل الموضوع. فرغم اعتراف الخبراء أنّ الصندوق أمر حاسم لنجاح تنفيذ نظام المسؤولية والتعويض، توقفوا عند هذا الحد، ودعوا الدول للتفكير بجدية في الشكل الذي ينبغي أن يأخذه الصندوق وآليات التمويل لكي يحقق أغراضه دون المساس بتطبيق مبدأ الملوث الدافع.[2]

وعندما اعتُمدت المبادئ الآنفة الذكر، اكتفت بتوجيه دعوة للدول للتفاوض في المستقبل من أجل إنشائه بحجة أنّ المقاربة التدريجية غير مطابقة مع محاولة إنشاء الصندوق. وأنّ الوقت المناسب سيأتي في مرحلة لاحقة بعدما يتم تقييم تطبيق مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث. لكن في الاجتماع التقييمي الأول والثاني بقيت مسألة صندوق الضمان المشترك عالقة.

لذلك، يمكن القول أنّ إنشاء صندوق الضمان المشترك لن يحقق نجاحا إلا بعد إقامة نظام للمسؤولية فعّال ومصاغ في نص له طابع ملزم. وطالما مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث لا تزال في مرحلة التقييم التي من المحتمل أن تستمر لسنين، من المستبعد أن يرى النور إلا على المدى البعيد. ومع ذلك، سيكون محبذا استئناف المفاوضات حوله بهدف تحضير مشروع يجعله قابلا لدخول الخدمة بمجرد بلوغ المرحلة الأخيرة من المقاربة التدريجية.

كما يكون من الأحسن استبعاد التلوث الناجم عن السفن من نطاقه لتجنب الازدواجية مع الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1992، نظرا لأنّه يحقق نجاحا كبيرا ومُصادقا عليه من أغلب الدول المطلة على البحر المتوسط. وكذلك، لحصر صرف أوجه التعويضات على المصادر الأخرى للتلوث التي لا تملك صناديق للتعويض مخصّصة لها.

[1] PNUE/PAM, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, opcit, p 1, p 2, § 7.
[2] PNUE/PAM, UNEP(DEPI)/MED WG.319/4, opcit, p 11, § 47.

الفرع الثاني: أحكام المسؤولية في التوجيه البحري

إنّ التوجيه البحري لا يضع إطارا شاملا للمسؤولية، بل يتضمن على غرار البروتوكول البحري، أحكاما قليلة في هذا الجانب يعتريها العديد من الغموض. فيطالب الدول الأعضاء بوضع إجراءات لتمكين المعالجة السريعة والمناسبة لطلبات التعويض، وخاصة فيما يتعلق بدفع التعويضات على الحوادث العابرة للحدود،[1] دون أن يصف بالتفصيل ما هي تلك الإجراءات.

فبالنسبة لنوع الضرر القابل للتعويض، لم يشير إلى التعويض على الضرر التقليدي الذي يلحق بالأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين ولا على الإجراءات الوقائية، نظرا لأنها تعالج على المستوى الداخلي. بينما الخسائر الاقتصادية أجاز التعويض عنها إلا إذا كان منصوص عليها في القانون الوطني.[2]

أمّا الضرر البيئي فأحاله على التوجيه CE/35/2004 بشأن "المسؤولية البيئية المتعلقة بالمنع والتعويض عن الأضرار البيئية"،[3] والذي يهدف إلى وضع إطار للمسؤولية البيئية على أساس تطبيق مبدأ الملوث الدافع من أجل منع ومعالجة الأضرار البيئية.[4] لكن هذا الأخير لا يغطي الأضرار البيئية التي مصدرها عمليات النفط والغاز البحرية إذا كان لها آثار عابرة للحدود خارج الاتحاد الأوربي.[5] ويعني هذا، أنّ دول البحر المتوسط الأخرى التي تحلقها أضرار بيئية جراء الاستغلال البحري الذي مصدره الدول الأوربية لا يمكن لها أن تطالب بالتعويض على أساس التوجيه حول المسؤولية البيئية لسنة 2004.

من جهة أخرى، التوجيه البحري يؤكد على المسؤولية الكاملة لصاحب الترخيص في حالة وقوع حادث،[6] أي أنّ كل طلبات التعويض توجه ضده. لذلك، يطلب من الدول الأعضاء أن تتحقق من أنّه يحتفظ بالقدرة المالية الكافية للوفاء بمسؤولياته والتزاماته المتعلقة بعمليات النفط والغاز في البحر.[7] لكن هذا الحكم ليس متناغما مع أحكام المسؤولية في التوجيه حول المسؤولية البيئية لسنة 2004 الذي يوجّه

---

[1] المادة 3/4 من التوجيه البحري.
[2] المادة 2/4/ج من التوجيه البحري.
[3] المادة 7 من التوجيه البحري.
[4] المادة 1 من على التوجيه CE/35/2004 بشأن المسؤولية البيئية المتعلقة بالمنع والتعويض عن الأضرار البيئية.
[5] José JUSTE-RUIZ, opcit, p 37.
[6] Commission européenne, COM(2015) 422 final, opcit, p 7
[7] المادة 3/4 من التوجيه لبحري.

مسؤولية التعويض "للمستغل" (l'exploitant). كما أنّه كان من الأحرى إدخال المسؤولية التضامنية بين صاحب الترخيص، المالك، المشغل والمقاولين من أجل تجنب كل حالات الإفلاس.[1]

أضف إلى ذلك، لم يحدد نوع المسؤولية التي يُحمّل المشغل على أساسها المسؤولية، إلا بالنسبة للأضرار البيئية التي جعلها التوجيه حول المسؤولية البيئية لسنة 2004 تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية.[2]

كذلك، لم يجبر التوجيه البحري المشغلين على تقديم تأمين إجباري نظرا لأنّ آليات الضمان المالية الحالية لا يمكن أن تغطي كل العواقب المحتملة للحوادث الكبرى. وهو من هذا الناحية غير متناغم مع المادة 27 من البرتوكول البحري التي تلزم المشغل أن يكون مغشى بضمان مالي قبل منحه أي ترخيص.

وعلى إثر ذلك، كلّفت المادة 39 من التوجيه البحري المفوضية بإعداد تقرير حول توافر أدوات الضمان المالي ومعالجة طلبات التعويض من أجل فرض تأمين إجباري عام. وقد قدّمت المفوضية هذا الأخير في سبتمبر 2015، إلا أنّها لا حظت مرة أخرى أنّ صيغ التأمين المتوفرة في السوق الأوربية ليست منتشرة بشكل يسمح بتغطيات كافة الأضرار المتأتية من الاستكشاف والاستغلال البحري.[3]

إنّ التوجيه البحري أسند للمفوضية الأوربية إجراء تحليلات ودراسات أخرى بشأن التدابير التي ينبغي اعتمادها من أجل إقامة نظام للمسؤولية قوي.[4] ولقد رأت أنّه غير ملائم في هذه المرحلة إنشاء أحكام متعلقة بالمسؤولية على الأنشطة النفطية البحرية نظرا لأنّه لم تنقل كل الدول بعد أحكام التوجيه البحري إلى قانونها الداخلي.[5] وأرجت إعادة دراسة نظام المسؤولية والضمانات المالية إلى جويلية 2019 حين يتم تقييم تنفيذ التوجيه البحري.[6]وفي انتظار ذلك، تظل آليات التعويض تقع ضمن اختصاص الدول الأعضاء، ويجب التعامل مع أي حالة ضرر ضمن المحاكم الداخلية على أساس القواعد والمبادئ الوطنية التي يمكن أن تفضي إلى تناقضات.

[1] José JUSTE-RUIZ, opcit, pp 36-37.

[2] الفقرة 2 من ديباجة التوجيه CE/35/2004 بشأن المسؤولية البيئية المتعلقة بالمنع والتعويض عن الأضرار البيئية.

[3] Commission européenne, COM(2015) 422 final, opcit, pp 16-17.

[4] الفقرة 63 من ديباجة التوجيه البحري.

[5] Commission européenne, COM(2015) 422 final, opcit, p 16.

[6] المادة 40 من التوجيه البحري.

المبحث الثاني: نُظم المسؤولية الحالية كمصدر إلهام لاتفاق مستقبلي متوسطي

لقد رأينا أنّ نظام المسؤولية في البحر المتوسط غير مكتمل، وبالأحرى يتميز بالعموم مما يجعله لا يتوافق بأكمله مع خاصية مخاطر الأنشطة النفطية البحرية. وطبقا للمادة 27 من البروتوكول البحري، فإنّ إجراءات وقواعد المسؤولية المدنية المطبقة على الشركات النفطية الناشطة في المنطقة لا تزال لم توضع وتحتاج لدراسات أخرى.

ومما قد يعين على ذلك، توسيع آفاق البحث من خلال النظر في الاتفاقيات الإقليمية ذات الصلة كونها توفر مثالا للتحديات القائمة عند تطوير أداة للمسؤولية الدولية للصناعة النفطية البحرية **(المطلب الأول)**. وكذلك الاعتماد على التوصيات التي تمخضت عن م.ب.د والتي كانت في الأصل موجهة لتأخذ شكل اتفاقية دولية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: تحليل نُظم المسؤولية القائمة في مناطق أخرى

في الواقع، هناك منطقة واحدة فقط تشترك فيها تسع (9) دول أوربية استطاعت اعتماد اتفاقية إقليمية تتناول حصرا المسؤولية والتعويض جراء التلوث الناجم عن عمليات استغلال قاع البحر في عام 1977.

تعود جذور هذه الأخيرة إلى سنة 1973، حيث اتخذت بريطانيا المبادرة لوضع نظام إقليمي للمسؤولية المدنية للمشغلين على الأنشطة النفطية البحرية مستلهمة أحكامها من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969. غير أنّها لم تحرز عدد التصديقات الكافية لبدء نفاذها، لأنّ في مرحلة التفاوض كان هناك نقص في الإرادة السياسية لدى بعض الدول للتوصل إلى توافق الآراء بشأن السِّمات الرئيسة للاتفاقية مثل أساس المسؤولية وما إذا كان ينبغي تقييد المسؤولية.[1]

إنّ فشل دخول اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 حيز النفاذ يستحق مناقشتها، لأنّها تعطي نظرة عن الأحكام التي أحدثت مشاكل وتسمح بتفادي تكرار نفس الأخطاء التي أدت لعدم قبولها **(الفرع الأول)**.

[1] Sue Vern TAN, Licence to Spill? Developing a Framework for International Liability and Compensation for Transboundary Pollution Arising from Offshore Drilling Activities, Master of Laws, University of Toronto, Canada, 2015, p 35.

ومع ذلك، إخفاقها كان له أثر محدود نظرا لوجود نظام تعويض خاص وفريد أنشأه المشغلون الذين ينشطون في بحار شمال أوربا، بحيث انضموا إلى نظام تعاقدي خاص يتضمن آليات للتعويض وسداد التدابير العلاجية بعد حدوث تسرب الزيت من المنشآت البحرية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 (CLEE)

تعتبر **الاتفاقية حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناجمة عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية في قاع البحر** (اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977) الاتفاقية الاقليمية الوحيدة التي تتعامل بشكل خاص مع المسؤولية عن الأضرار المتأتية عن الأنشطة النفطية البحرية.

تم اعتمادها في الفاتح ماي 1977 بلندن من طرف تسعة (9) دول أوربية،[1] ولم تدخل حيز النفاذ كونها لم تصادق عليها أية دولة.[2] ولا تزال مفتوحة للتصديق أو الانضمام. ولكن ذلك يبدو الآن غير وارد نظرا لعمر الاتفاقية، الشيء الذي دفع بعض الكتاب بتلقيبها بالاتفاقية "المنسية" (the forgotten convention).[3]

اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال تم اعدادها على نموذج اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969، بحيث جاءت أحكامها مماثلة وتضمنت معظم مبادئها، مع الأخذ في الاعتبار خاصية الأنشطة النفطية البحرية.

ونتناول فيما يلي: نطاق الاتفاقية **(أولا)**، وأحكام المسؤولية الرئيسة التي تضمنتها، على غرار أساس المسؤولية **(ثانيا)** توجيه المسؤولية **(ثالثا)**، تحديد المسؤولية **(رابعا)**، الضمان المالي **(خامسا)**، والاختصاص القضائي **(سادسا)**.

أولا–نطاق الاتفاقية:

تطبق اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 على كل خسارة أو ضرر بالتلوث بالزيت أو الغاز الطبيعي المسال جراء تسرب أو تصريف النفط من المنشأة، ويشمل أيضا تكاليف

---

[1] بلجيكا- الدنمارك- ألمانيا- فرنسا- إيرلندا - نرويج- هولندا- بريطانيا- السويد.

[2] طبقا للمادة 20 منها، تحتاج إلى أربعة (4) تصديقات لدخول حيز النفاذ. لكن لحد الآن، تم فقط توقيها من طرف ست (6) دول: ألمانيا- إيرلندا- نرويج- هولندا- بريطانيا- السويد.

[3] Nikita SCICLUNA, opcit, p 49.

التدابير الوقائية التي اتُخذت للسيطرة على التلوث أو الخسائر والأضرار الناجمة عن هذه التدابير الوقائية.[1]

جاء مفهوم التلوث في الاتفاقية واسعا مما قد يشمل كل أنواع الضرر القابلة للتعويض إذا قرّرت ذلك المحاكم الوطنية للدول المتعاقدة. لكن لابد من توفر شرطين: (أ) أن يقع الضرر خارج المنشأة واستبعاد الضرر الواقع على متنها. كما أنّ التدابير الوقائية يجب أن تتخذ خارج المنشأة، لأنّ تكاليف إجراءات التطهير المتخذة على ظهرها لا يتم استردادها.[2] (ب) أن يحدث الضرر بسبب التلوث الزيتي واستبعاد الأضرار التي تقع بسبب اشتعال النفط أو انفجاره.

جغرافيا، تسري على الأضرار التي تصيب إقليم الدول، بما في ذلك المياه الداخلية والبحر الإقليمي، أو في المناطق التي، وفقا للقانون الدولي، لها حقوق سيادية على الموارد الطبيعية.[3] ويقتصر تطبيقها على الدول المطلة على بحر الشمال وبحر البلطيق وجزء من المحيط الأطلسي.[4]

أمّا نطاقها المادي، فيسري على المنشآت، التي تم تعريفها بأسلوب شامل يغطي جميع المنصات الثابتة والمتنقلة، منشآت التخزين، وخطوط الأنابيب.[5] وبعبارة أخرى، تشير اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال إلى الصناعة النفطية البحرية ككل وليس كقسم فرعي لصناعة النقل البحري.

ويُظهر التعريف أمرين: أولا، أنّ المعاهدة قائمة على فكرة أنّ المنصات البحرية كيانات قانونية في حد ذاتها وتتطلب نظاما دوليا مستقلا. ثانيا، جاءت الاتفاقية لتكمل نظام المسؤولية التي وضعته اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969.

ثانيا–أساس المسؤولية:

تبنت اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 المسؤولية الموضوعية للتعويض عن أضرار التلوث.

لكن في المقابل، أفصحت على أسباب إعفاء للتقليل من صرامتها. فإذا واجه المشغل أحدهم، يُرفع عنه الالتزام بالتعويض عن المشغل، وتتمثل في:

---

[1] المادة 6/1 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.
[2] بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 85.
-يجب التنبيه أنّ الاتفاقية لا تقبل التعويض عن التدابير الوقائية الموجهة ل "مراقبة الآبار والتدابير المتخذة لحماية أو إصلاح أو استبدال المنشأة" لأنّ هدفها ليس الحد ومكافحة التلوث وإنّما تخدم مصلحة المنشأة.
[3] المادة 2 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.
[4] المادة 18 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977. ويجب التنبيه أنّ الأعضاء التسعة (9) المعتمدين للاتفاقية، يمكن أن يقبلوا، بالإجماع، انضمام دول أخرى مطلة على البحار السالفة الذكر.
[5] المادة 2/1 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

1–أعمال الحرب والعدوان والحروب الأهلية والتمرد وكل الظواهر الاستثنائية الي لا مفر منها ولا يمكن مقاومتها.

2–تسقط المسؤولية كليا أو جزئيا عندما يكون التلوث ناجما كليا أو جزئيا، إمّا لأنّ الشخص المتضرر تصرف أو امتنع عن التصرف بقصد إحداث ضرر، أو بسبب إهماله.

3–تستبعد أيضا المسؤولية في حالة البئر المهجور عندما يقع الحادث بعد أكثر من خمس سنوات من التاريخ الذي تم التخلي عنه وفقا لمتطلبات دولة الرقابة.[1]

غير أنّ اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال تحاشت ذكر سبب آخر للإعفاء من المسؤولية على الرغم من وروده في اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969،[2] وهو الضرر الذي تسبب فيه بالكامل طرف ثالث عن طريق فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث ضرر، والذي واجه انتقادات بشدة أثناء المفاوضات. ومن ثم، في حالة أعمال التخريب أو الإرهاب لن يكون في وسع المشغل أن يتحرر من مسؤولية التعويض.[3]

ثالثا–توجيه المسؤولية:

ركّزت اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 المسؤولية على المشغل عن كل الأضرار الناجمة عن الاستكشاف والاستغلال البحري،[4] ويعتبر هذا الأخير الشخص الحاصل أم لا على ترخيص، والمعين بتلك الصفة من طرف دولة الرقابة (Controlling State)،[5] أو في غياب مثل هذا التعيين، الشخص الذي يمارس سلطة على جميع العمليات المنفذة على المنشأة.[6]

ولا تمنع الاتفاقية المشغل من حق الرجوع على الغير مسبب الضرر ولا تقيّده بوضع شروط.[7] فإذا كان الحادث ناتجا مثلا عن خطأ في بناء وتصميم المنصة، فإنّ المشغل يستطيع إقامة دعواه ضد الباني على أساس القانون الوطني.

---

[1] المادة 3/3-5 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

[2] المادة 2/3/ب من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969.

[3] Tullio TREVES, opcit, p 846.

[4] المادة 1/3 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

[5] تُعرّف المادة 4/1 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 دولة الرقابة بأنّها الدولة الطرف التي تمارس حقوقا سيادية لغرض استكشاف واستغلال موارد قاع البحار وباطن أرضه في المنطقة التي تقع فيها المنشآت. وفي حالة ما يمتد البئر على مجالات تمارس فيها اثنان أو أكثر من الدول الأطراف هذه الحقوق، على هذه الدول الاتفاق على تعيين من سيتقمص هذا الدور.

[6] المادة 3/1 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

[7] المادة 3/4 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

كما نصت على حالة تعدد المشغلين لمنصة واحدة، ففي هذه الحالة يعتبر كل المشغلين مسؤولين مسؤولية تضامنية.[1] وأمّا إذا تم تسريب النفط من منشأتين أو أكثر، فمشغلي جميع المنشآت المعنية تكون مسؤولة عن كل الأضرار التي لا يمكن فصلها بشكل معقول. وبمفهوم المخالفة، الأضرار التي يمكن فصلها تعود مسؤوليتها لكل مشغل بحسب ما تسبب فيه من ضرر. ونفس الشيء إذا حصل حادث تلوث وأثناء الحادث تم تغيير المشغل، يصبح المشغل القديم والجديد مسؤولين مسؤولية تضامنية على الأضرار التي لا يمكن فصلها بشكل معقول.[2]

<u>رابعا–تحديد المسؤولية:</u>

طبقا للمادة 1/6، يحق للمشغل الحد من مسؤوليته بالنسبة لكل منشأة ولكل حادث بمبلغ 30 مليون من حقوق السحب الخاصة حتى خمس سنوات من التاريخ الذي فُتح فيه باب التوقيع على الاتفاقية (1 ماي 1977)، وبعد انقضاء هذه المدة، يصبح المبلغ 40 مليونا من حقوق السحب الخاصة.

ولغرض الاستفادة من حد المسؤولية، على المشغل أن يشكل صندوق التحديد للتعويض يحتوي على المبلغ الكامل المدون في الاتفاقية عند أي محكمة أو سلطة مختصة أخرى في أي دولة متعاقدة رُفعت فيها الدعاوى. وفي حالة ما يكون للمنصة عدة مشغلين، يكفي تأسيسه من قبل أحد المشغلين. ويجوز تأسيس هذا الصندوق بإيداع المبلغ نقدا أو بتقديم ضمان مصرفي أو ضمان أخرى يقبله تشريع الدولة المتعاقدة التي شُكل فيها الصندوق.[3]

إنشاء الصندوق يكون بعد رفع الدعوى، وتوزع الأموال بين المدعين بالمقايسة على مبالغ الديون المقبولة.[4] أي يعامل جميع المدعين على قدم المساواة. فإذا كان المبلغ الإجمالي لطلبات التعويض المقبولة يتجاوز المبلغ الإجمالي للتعويض المتاح بموجب الاتفاقية، يتم توزيع هذا الأخير بين كل المدعين بحسب نسبة مئوية من المبلغ المخصص لكل مدعٍ.

ومن تداعيات تشكيل صندوق التحديد، عدم جواز للمدعي أن يحجز على الممتلكات الأخرى للمشغل أو يطالب بالتعويض منها. وعلى محكمة أي دولة متعاقدة أو جهة مختصة أخرى أن تصدر أمرا بالإفراج

---

1 المادة 2/3 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

2 المادة 5 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

3 المادة 5/6 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

4 المادة 6/6 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

عن ممتلكات المشغل التي تم حجزها بسبب المطالبة بالتعويض، وكذلك الافراج عن أي كفالة أو تأمين أخرى دُفع لتجنب مثل هذا الحجز.[1]

غير أنّه لا يحق للمشغل الحد من مقدار المسؤولية إذا ثبت أنّ الضرر الناجم عن التلوث وقع نتيجة لفعله أو امتنع عن فعل متعمدا مع المعرفة الفعلية أنّ ذلك سيؤدي إلى أضرار التلوث.[2]

من جهة أخرى، سمحت اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال للدول **بإسقاط حد المسؤولية** من خلال جعل الضرر الواقع ضمن ولايتهم القضائية ذات مسؤولية غير محدودة أو مسؤولية أعلى من تلك المنصوص عليها في الاتفاقية، شريطة أن يجري ذلك بدون تمييز.[3] بمعنى إذا قرّرت دولة متعاقدة تفعيل أحكام المسؤولية غير المحدودة أن تكون سارية على كل المشغلين العاملين ضمن اقليمها، وليس تطبيق مسؤولية محدودة على مشغل وتطبيق مسؤولية غير محدودة على مشغل آخر.

إنّ إمكانية إبطال حد المسؤولية رأى فيه العديد من الكُتَّاب بأنّه "الخطأ القاتل" الذي أدى إلى عدم دخول الاتفاقية حيز النفاذ[4] كونه ضحي بمبدأ توحيد أحكام الاتفاقية، لأنّ من أهدافها الواردة في ديباجتها، "اعتماد قواعد وإجراءات **موحدة** لتحديد مسائل المسؤولية وتقديم تعويض كافٍ". وبالتالي يمكن القول أنّ المادة 15 تتناقض مع هذا الهدف.

ومن الأسباب التي أدّت لهذا التناقض، أنّ أثناء المفاوضات كانت فلسفتان متعارضتان. من جهة، دول مثل فرنسا والمملكة المتحدة اللتين لا ترومان إخضاع المشغل لأعباء لا يمكن تغطيتها بالكامل من قبل شركات التأمين. ومن جهة أخرى، دول مثل النرويج وألمانيا كانت غير مستعدة لقبول فكرة المسؤولية المحدودة وكانوا يرون أنّ التعويض الكامل للضحايا أمر ضروري.[5]

ونتيجة لذلك، ومن أجل التوصل إلى حل وسط، تم تضمين مادة إضافية أعطت لدولة الرقابة الحق في تحديد سقف أعلى من ذلك المنصوص عليه في المادة 6 أو حتى فرض مسؤولية غير محدودة. وقد خلقت هذه الأخيرة الكثير من الجدل خلال المؤتمر كادت تكون عائقا أمام اعتماد الاتفاقية.[6]

[1] المادة 1/7 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.
[2] المادة 4/6 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.
[3] المادة 1/15 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.
[4] Richard SHAW, offshore craft and structures- report to the legal committee of the international maritime organisation from the international subcommittee of the comite' maritime international, opcit, p 159.
[5] Tullio TREVES, opcit, p 847.
[6] Nikita SCICLUNA, opcit, p 50.

ويرجع الفصل في مسألة محدودية المسؤولية من عدمها للقانون الداخلي لدولة الرقابة،[1] بحيث يحدد ما إن كانت تتبنى المسؤولية المحدودة أو غير المحدودة.

خامسا–الضمان المالي:

من أجل تحقيق حماية فعّالة للمتضررين وتغطية مسؤولية التلوث الزيتي، ألزمت اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 المشغل بتقديم ضمان مالي، إمّا بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي يحتوى على مبلغ لا يقل عن 22 مليونا حقوق السحب الخاصة بعد 5 سنوات من فتح باب امضاء الاتفاقية و35 مليونا حقوق السحب الخاصة بعد هذا التاريخ.[2]

ويعتبر الضمان المالي وسيلة وقائية تضمن تفادي إعسار المشغل، فرغم أخذ الاتفاقية بمفهوم المسؤولية الموضوعية، لا يعد ذلك ضمانا كافيا، إلا أنّ فرض تقديم تأمين إجباري من شأنه أن يزيد مستوى الثقة ويوفر ضمانا إضافيا للمتضررين.[3]

وأمّا إذا كان المشغل هو دولة طرف فيعفى من هذا الالتزام.[4] لكن يجب أن يُفهم من هذا الاستثناء أنّ الدولة التي تتقمص ثوب المشغل تعفى من تقديم التأمين الإجباري إذا كانت تنشط في إقليمها البحري أو منطقة لها فيها حقوق سيادية. أمّا إذا باشرت استكشاف أو استغلال المحروقات البحرية في إقليم دولة أخرى، فتظل ملزمة بالضمان المالي.

وقد ترتب على إجبارية التأمين، السماح للمدعي بأن يرفع دعوى للحصول على تعويض عن أضرار التلوث مباشرة ضد المؤمن أو أي شخص آخر مُقَدِّم الضمان المالي للمشغل عن أضرار التلوث. وفي هذه الحالة مسؤولية المؤمن يجب أن تقتصر على المبلغ المحدد في الفقرة الأولى من المادة الثامنة.[5]

سادسا–الاختصاص القضائي:

أجازت اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 لطائفة واسعة من الأشخاص أن يطالبوا بالتعويض، بحيث يحق لكل شخص، سواء أكان طبيعيا أو معنويا، وكل هيئة عامة أو خاصة، سواء أكانت شركة أم لا، بما في ذلك الدولة أو أحد التقسيمات الفرعية المكونة لها، أن ترفع دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض ضد المشغل مسبب الضرر.

---

[1] المادة 2/15 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

[2] نصت المادة 1/8 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

[3] بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 165.

[4] المادة 5/8 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

[5] المادة 3/8 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

ولتسهيل الأداء السليم لقواعد المسؤولية المدنية نصت على قواعد الاختصاص الدولي للمحاكم الوطنية والاعتراف بالأحكام القضائية وإنفاذها. مع العلم أنّه من الناحية النظرية يتمثل أفضل حل في جعل محكمة مختصة واحدة،[1] إلا أنّ ذلك بعيد المنال.

فطبقا للمادة 11 يؤول الاختصاص في البت في طلبات التعويض إلى محاكم الدول الأطراف التي وقع فيها ضرر التلوث أو في محاكم دولة الرقابة. وعلى الدول الأعضاء أن تضمن بأنّ محاكمها تمتلك الصلاحية اللازمة للفصل في هذا النوع من الدعاوى. ولتجنب تعدد الاختصاص تصبح محاكم الدولة العضوة التي أسس فيها المشغل صندوق التحديد لها الاختصاص الحصري في البت في أي مسألة تتعلق بالتعويض.

فيما يخص تنفيذ الأحكام القضائية، تنص الاتفاقية على ضرورة الاعتراف بها من طرف الدول الأطراف إذا صدرت من المحكمة المختصة التي أُسِس فيها صندوق التحديد وأصبحت نهائية، ما لم يكن قد تم الحصول عليها عن طريق الاحتيال أو لم يتم احترام حقوق المشتكى منه بشكل كاف. ويتم مهرها بالصيغة التنفيذية وفقا للإجراءات المنصوص عليها في القانون الداخلي للدولة الطرف التي يراد تنفيذ الحكم فيها.[2]

وعندما يكون المشغل دولة طرف يمكن متابعته قضائيا بسبب أضرار التلوث أمام المحاكم المختصة، ويجب أن تتنازل عن الدفوع المبنية على مكانتها كدولة ذات سيادة.[3] أي ينتظر منها أن تتنازل على حصانتها وأن تتصرف كأنّها من أشخاص القانون الخاص.

إنّ مصممي اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 لاحظوا نجاح اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 فأرادوا وضع تغطية مماثلة للمنصات البحرية. لكن أخفقوا في ذلك، لأنّ الاتفاقية فشلت في جذب دعم الصناعة البترولية البحرية بسبب تكسيرها لمبدأ الاجماع من خلال السماح للدول الأطراف بإمكانية اختيار المسؤولية غير المحدودة. كما لم يتمكن المفاوضون من وضعها في إطار اختصاص منظمة دولية مختصة. بالإضافة إلى ذلك، لم تؤسس صندوق للتعويض بيد أنّها تبنت المسؤولية المحدودة وأفصحت على حالات الإعفاء من التعويض.

---

[1] اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 تجعل فقط محاكم الدول التي وقع فيها الضرر مختصة للفصل في طلبات التعويض.
[2] المادة 12 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.
[3] المادة 13 من اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

ويبقي أنّها تضمنت أحكاما هامة للمسؤولية يمكن للدول المطلة على البحر المتوسط أن تستند عليها في المستقبل للتفاوض حول قواعد المسؤولية طبقا للمادة 27 من البروتوكول البحري، مع الحرص على تفادي تكرار نفس الأخطاء السالفة الذكر. وهذا بالفعل ما قامت به الجمعية الكندية لقانون البحري حينما كانت بصدد إعداد المشروع الكندي، حيث قامت بنقل معظم أحكامها وتخلّت عن تلك المختلف عليها.[1]

الفرع الثاني: الاتفاق حول المسؤولية عن التلوث البحري (OPOL)

بحكم أنّ مجال المحروقات البحرية محفوف بمخاطر كبيرة، ورغبة الشركات النفطية في حماية صورتها وسمعتها التجارية من خلال الوفاء بالتزاماتها تجاه الأطراف المتضررة من التلوث النفطي، لم تنتظر اعتماد الدول تنظيمات دولية أو وطنية لتتحرك. فدخلت بعض الشركات في ترتيب تعاقدي إقليمي يوفر آليات للتعويض المشترك.

إنّ اتفاق المسؤولية عن التلوث البحري "اتفاق أبول" (offshore pollution liability) هو عقد بين مشغلي المنشآت النفطية الناشطين في بحر الشمال، بحر النرويج والجزء الشمالي من المحيط الأطلسي، والواصل عددهم ستة عشر (16).[2] وهو عبارة عن نظام للتعويض الطوعي والمشترك يدخل الخدمة في حالة تعثر أحد المشغلين.

وتجدر الإشارة إلى أنّ اتفاق أبول لا يعتبر صندوقا للتعويض وليس اتفاقا لتقاسم المخاطر وإنّما اتفاقا لتقاسم مخاطر الإعسار.

اعتمد في 04 سبتمبر 1974 ودخل حيز النفاذ في الفاتح ماي 1975.[3] وكان المحرّك وراء إنشائه، من جهة، سد الثغرة الموجودة في القانون الدولي فيما يخص التعويض عن أضرار الأنشطة، ومن جهة أخرى، انتظار اعتماد اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 التي كانت في مرحلة المفاوضات ودخولها حيز النفاذ.

1 انظر المواد 11، 13، و14 من المشروع الكندي.
2 المادة XIII من اتفاق أبول.
3 المادة A/XI من اتفاق أبول. ودخل آخر تعديل حيز النفاذ في الفاتح أفريل 2016.

وعلى هذا الأساس، كان اتفاق أبول مؤقتا، وبما أنّ اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لم تحرز أي تصديق،[1] واستمرار فشل المجتمع الدولي في اعتماد معاهدة جديدة، أصبح اتفاق أبول نهائيا وبدون حد زمني.

ونتطرق فيما يلي إلى: نطاقه **(أولا)**، أسس المسؤولية التي تبناها **(ثانيا)**، الإجراءات الواجب اتبعاها للحصول على التعويض **(ثالثا)** وأخيرا، عيوبه **(رابعا)**.

أولا-نطاق اتفاق أوبول:

يسري الاتفاق على المشغلين العاملين في نطاق عشر (10) دول أوربية.[2] لكن طبقا للمادة 8/1 من نفس الاتفاق، تم استثناء البحر الأبيض المتوسط وبحر البلطيق. بمعنى أنّ دول مثل ألمانيا التي تطل على بحر البلطيق أو فرنسا التي تطل على البحر المتوسط، لا تستفيد من أحكام الاتفاق إذا وقع حادث تلوث في هذه البحار.

وخلافا للاتفاقيات العالمية، ومعظم الصكوك الإقليمية، الأعضاء في اتفاق أبول ليست دول، بل الشركات التي تشارك في استكشاف المعادن واستغلالها في الجرف القاري للدول المشمولين بأحكامه.[3]

ويمكن لأي مشغل آخر أن يصبح طرفا في الاتفاق إذا تحقق شرطان: 1-التزمه ب 'قواعد أبول" (OPOL rules) 2-وقبوله من طرف "جمعية أبول".[4] وعند إدماجه في العقد، تصبح جميع المنشآت البحرية التابعة للمشغل تخضع لشروط وأحكام الاتفاق. وبصرف النظر عن أي حكم آخر من أحكام اتفاق أبول أو قواعد أبول، يجوز لجمعية أبول، وفقا لتقديرها المطلق، طلب المشغل بأن تخضع واحد أو أكثر من المرافق البحرية لأحكام اتفاق "أبول"، وفي نفس الوقت لا تخضع مرافق بحرية أخرى تابعة لنفس المشغل للاتفاق.[5] وإذا بعد اكتسابه العضوية أصبح لم يف بالتزاماته، يجوز للجمعية فصله.[6]

---

[1] يرى الأستاذ Richard SHAW أنّ من أسباب عدم دخول اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال حيز النفاذ، وجود اتفاق أبول كبديل لها. انظر:

-Richard SHAW, Trans-boundary oil pollution damage arising from exploration and exploitation of offshore oil. Do we need an international compensation convention?, CMI news letter, No.3, october/december 2011, p 20.

[2] بريطانيا وإيرلندا الشمالية، الدانمرك، ألمانيا، فرنسا، جرينلاند، جمهورية إيرلندا، هولندا، النرويج، جزيرة مان وجزر فارو. (المادة 4/1 من اتفاق أبول)

[3] Karl BLOM, opcit, p 38.

[4] أسّس أطراف اتفاق أبول "جمعية أبول"(OPOL Association)، وهي شركة تخضع للقانون الإنجليزي وتتكفّل بإدارة الاتفاق وأداء وظائف أخرى لضمان فعاليته. (المادة II/A والمادة XII من اتفاق أبول)

[5] المادة B/II من اتفاق أبول.

[6] المادة 2/C/II من اتفاق أبول.

ومن أهم التزامات الأطراف، أن يقدموا دليلا عن قدرتهم المالية.[1] أي باستطاعتهم تحمل الالتزامات المالية اللاحقة. وتظل جمعية أبول تَتَحقق من أنّ الأطراف المتعاقدة محافظة على الموارد المالية الكافية. ومن جهة أخرى، تتفق الأطراف المتعاقدة على المساهمة بشكل مشترك لدفع التعويضات إذا كان أحد منهم لا يستطيع الوفاء بالتزاماته.[2] ويتم احتساب مساهمات كل طرف بما يتناسب مع عدد المنشآت البحرية التابعة له.

إنّ اتفاق أبول يغطي فقط فئتين من التعويض: 1-"الضرر الناجم عن التلوث[3] من منشأة بحرية"،[4] أي يوفر نظاما للتعويض عن الإصابة الجسدية أو تلف الممتلكات. 2-"التدابير العلاجية"[5] المتخذة للتقليل والسيطرة عن التلوث الناجم عن النفط، بشرط أن تكون جميع المطالب معقولة، قابلة للقياس الكمي ومبررة.[6]

ثانيا-قواعد المسؤولية في اتفاق أبول:

اتفاق أبول ركّز المسؤولية على المشغل، الشيء الذي يسمح بالتحديد الفوري للشخص المسؤول عن الضرر وما على الضحية إلا التوجه إليه للمطالبة بالتعويض. أمّا جمعية أبول، فمهمتها إدارة الدعاوى المرفوعة ضد المشغلين، وليست مسؤولة عن دفع مطالب التعويض بنفسها. فالمشغل يبقي الطرف الوحيد المسؤول عن دفع التعويض، إلا إذا كان عاجزا عن ذلك، فإنّ الجمعية تغطي تكاليف التعويض من المبالغ الذي دفع إليها المشغلون الآخرون.[7]

تبنى أيضا اتفاق أبول المسؤولية الموضوعية الأمر الذي يتماشى مع الممارسات الدولية.[8] وبالتالي الشاكي غير مطلوب بإثبات خطأ المشغل. لكن وضع بعض الاستثناءات. فإذا نتج الحادث عن عمل حربي أو عمل عدائي أو حرب أهلية أو عصيان، أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا مفر منها، ولا يمكن مقاومتها؛ أو تسبب فيه عمدا طرف ثالث بقصد إحداث ضرر أو مقدم الشكوى أو نتيجة فعل مرتكب من الدولة، يجوز لجمعية أبول أن ترفض طلبات التعويض[9]

---

[1] OPOL, rules of the offshore pollution liability association limited, 1 April 2016, PART II/2.

[2] المادة III/2 من اتفاق أبول.

[3] الخسارة المباشرة أو الضرر (عدا الضرر أو التلف الذي يلحق المنشأة البحرية) بسبب التلوث الذي ينتج عن تصريف الزيت. (المادة I/14)

[4] يعطي اتفاق أبول تعريفا واسعا للمنشآت البحرية، والتي تشمل أي منشأة ثابتة أو متنقلة أو خط أنابيب أو جزء منه من أي نوع كان، يتم استخدامه لاستكشاف وإنتاج ومعالجة وتخزين أو نقل النفط من قاع البحر أو باطن أرض. (المادة I/8)

[5] التدابير المعقولة التي يتخذها المشغل صاحب المنشأة البحرية التي تسرب منها النفط، أومن قبل أي هيئة عامة لمنع وتخفيف أو القضاء على أضرار التلوث أو لإزالة النفط المتسبب في هذا التصريف. (المادة I/16)

[6] المادة I/2 من اتفاق أبول.

[7] Karl BLOM, opcit, p 39.

[8] المادة IV/A من اتفاق أبول.

[9] المادة IV/B من اتفاق أبول.

في المقابل، فإنّ المسؤولية الموضوعية تقترن دائما بتسقيف مبلغ التعويض كونه نظاما شائعا في مجال حماية البيئة بالنظر لخصوصية الضرر البيئي التي قد يكون له أسباب متعددة ومختلفة.[1]

طبقا للمادة 4 الحد الأقصى الذي يكون مسؤولا عنه المشغل يقدر ب 250 مليون دولار لكل حادث. مقسمة بين التدابير العلاجية في حدود 125 مليون دولار. والضرر الناجم عن التلوث أيضا في حدود 125 مليون دولار. فإذا قامت سلطة عامة بالتدابير العلاجية يتم تعويضها على المبالغ التي أنفقتها، بشرط ألا تتجاوز مبلغ 125 مليون دولار. وإذا حدث وتجاوزت هذا الحد، تتحمل النفقات الزائدة. وإذا كانت التدابير العلاجية متخذة من هيئتين عامتين أو أكثر تعوّض كل هيئة على المبالغ المنفقة، وإذا تجاوز السقف المالي، يقسّم المبلغ نسبيا بينهم.

والأمر سيّان بالنسبة للضرر الناجم عن التلوث الذي يقدر ب 125 مليون دولار. وإذا جاوز طلبات الأشخاص المتضررة هذا الحد، يقسّم بينهم نسبيا.

<u>ثالثا-إجراءات الحصول على التعويض:</u>

للحصول على التعويض في إطار اتفاق أبول يقوم المدعى المتضرر بتقديم طلب إلى المشغل المسؤول في أقرب وقت بعد حدوث الضرر، على ألا يتجاوز سنة واحدة من يوم وقوع الضرر بالتلوث أو من يوم اتخاذ التدابير العلاجية،[2] بحيث يحدد فيه موقع المنشآت المتسببة في الضرر، موقع حدوث الضرر، الإجراءات المتخذة، والمبلغ الواجب التعويض.[3] ومن ثم، يصبح المشغل هو المسؤول الوحيد عن قبول الشكوى ودفع التعويض.

وعليه، نلاحظ أنّ اتفاق أبول يتميز بالدفع السريع، فليس ثمة حاجة لرفع دعوى أمام القضاء.بما أنّ المدعي يقدم المستندات المطلوبة بشأن ادعاءاته التي هي قابلة للاسترداد وفقا لأحكام الاتفاق. وبالتالي يسهل تسوية سريعة عن طريق تجنب العمليات القانونية الطويلة والمعقدة.

وإذا نشأ نزاع بين المدعي والمشغل بسبب رفض هذا الأخير دفع التعويض، يجوز لأحد الخصيمين أن يعرض الأمر على محكمة التحكيم في لندن والتي تفصل في النزاع وفقا لقواعد غرفة التجارة الدولية،[4] من أجل تجنب مسألة الاختصاص القضائي لكل دولة.

---

[1] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 24.

[2] المادة VI من اتفاق أبول.

[3] المادة 2/4 من قواعد أبول.

[4] المادة IX من اتفاق أبول والمادة 5 من قواعد أبول.

إنّ الاختيار الحصري للتحكيم يعود بالنفع لكلا الطرفين، وذلك للأسباب التالية:

1-سرعة تسوية النزاع مقارنة بالقضاء، فمثلا حادث أموكو كاديز واكسون فالديز احتاجتا إلى 18 و21 عام للحصول على التعويض.

2- قرار التحكيم نهائي وملزم، وبالتالي لا يوجد استئناف، فيترتب عليه عدم التأخر في دفع التعويضات.

3-التحكيم أحيانا أقل كلفة من القضاء.

4-المشغل يفضل التحكيم لأنّه لا يتم الإعلان عن نتائج التحقيق، وعليه لا تتضرر سمعته.[1]

وقد أشاد بعض الكتاب بهذه المقاربة لخشيتهم من أنّ قُضاة المحاكم قد يفتقرون إلى الخبرة المطلوبة للتعامل مع الجوانب الفنية المتعلقة باستغلال النفط في البحر.[2] لأنّ مما لا شك فيه، التلوث النفطي الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية يحتوي على مسائل فنية عالية وتتطلب معالجة متخصصة لكيُ يقيّم الضرر بمهنية.

أمّا في حالة إعسار المشغل، على المدعي أن يخطر جمعية أبول فورا، وعندها يصبح يدار الادعاء من طرفها.[3] فتقوم بإجراء تحقيق من أجل تحديد ما إذا كان الأعضاء الآخرون ملزمين بتسديد المبالغ المستحقة.[4] وتبلغ المدعي بقرار مكتوب ونهائي.

ومن هنا تظهر قوة أبول في تقاسم مخاطر الإعسار. وهذا مهم، لأنّه يضمن أنّ الالتزامات المذكورة في الاتفاق سيتم الوفاء بها في حال تعثر أحد الأعضاء.

ومع ذلك، إذا رفضت الجمعية هي الأخرى تعويض المدعي، أو وافقت، لكن المبلغ الممنوح لم يعالج بشكل كامل الأضرار، أو تجاوز الضرر 250 مليون دولار، أو كان الضرر أو الخسارة خارجة عن نطاق الاتفاق (مثل التعويض عن الخسارة الاقتصادي)، يمكن للشاكي المطالبة بتعويض أعلى أمام قاض،[5] وذلك باستخدام الآليات التقليدية لتسوية النزاعات. ويستنتج من ذلك أنّ اتفاق أبول لا يسلب حق المدعي للحصول على التعويض عن الخسائر التي بقيت دون معالجة عن طريق المحاكم الوطنية.

<u>رابعا-عيوب اتفاق أبول:</u>

تكمن نقاط الضعف الرئيسة لاتفاق أبول فيما يلي:

---

[1] Karl BLOM, opcit, p 40.

[2] Ibid, p 40.

[3] OPOL, guidelines for claimants, April 2016, p 4.

[4] المادة 3/4 من قواعد أبول.

[5] OPOL, guidelines for claimants, April 2016, p. 1.

1-محدودية نطاقه الجغرافي، بحيث يقتصر على تغطية الأضرار الناجمة عن المنشآت البحرية في بحر الشمال، بحر النرويج وجزء من المحيط الأطلسي. لكن ثمة إمكانية تعديل الاتفاق وضم مناطق أخرى مثل البحر المتوسط. ويكون ذلك بقرار في اجتماع عام لأعضاء جمعية "أبول" ويجب أن يصوت على القرار ما لا يقل عن 75٪ من الأصوات المدلى بها.[1]

2-اتفاق أبول طوعي. وبالتالي، يعود قرار المشاركة من عدمه إلى المشغل. لكن بعض الدول، على غرار بريطانيا، صححت ذلك باشتراط الانضمام إلى أبول لمنح تراخيص الاستكشاف ولاستغلال.[2]

3-مستوى التعويض منخفض نسبيا يصلح فقط لتغطية الحوادث الصغيرة. فعلى الرغم من رفع سقف التعويض بانتظام منذ بدء سريان الاتفاق (25 مليونا في البداية)،[3] يبقى غير كاف، لا سيما في ضوء النفقات الضخمة التي تكبدها بريتيش بتروليوم في أعقاب الحادث ديب وتر هورايزون (20 مليارا).

4-غموض تعريف الضرر الناجم عن التلوث، بحيث لا يتضح إن كانت الأضرار الأخرى مثل الخسائر الاقتصادية أو الأضرار البيئية المحضة التي تلحق بالبيئة البحرية دون أن تمس مباشرة بأي مصلحة للإنسان تقبل التعويض. لكن هناك من الفقه من يرى إمكانية المطالبة بذلك.[4]

5-اتفاق أبول لا يقبل طلبات التعويض على الإجراءات العلاجية إلا من جهة حكومية.[5] بمعنى أنّ الإجراءات العلاجية التي يتخذها الأشخاص الطبيعية خارج نطاق الاتفاق.

6-فترة تقادم الدعوى المحددة بسنة واحدة من يوم وقع الحادث أو من يوم اتخاذ التدابير العلاجية قليلة نسبيا.[6]

7-لا يطبق على الآبار المهجورة نهائيا.[7] ويقصد بذلك أنّه إذا تم هجر بئر نهائيا وحدث فيما بعد ثلوث، فإنّ اتفاق أبول غير معنى بالتعويض. بينما الآبار المهجورة مؤقتا تبقي تحت مسؤولية المشغل. وهذا

---

[1] المادة X من اتفاق أبول.

[2] OPOL, guidelines for claimants, April 2016, p 1.

[3] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 25.

-تم رفع سقف المسؤولية من 125 مليون دولار إلى 250 مليون دولار بعد حادث ديب واتر هوريزن. انظر:

- Karl BLOM, opcit, p 41.

[4] Katherine SALES, Shailendra MUDGAL, Valerie FOGLEMAN, opcit, p 158.

[5] OPOL, guidelines for claimants, April 2016, p 2.

[6] مثلا في اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 ذكرت المادة 10 أنّ الدعوى تسقط بعد سنة من يوم معرفة الضحية بالضرر، على ألا تتجاوز 4 سنوات من يوم وقوعه. بينما مبادئ المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث لسنة 2008 نصت على جواز المطالبة بالتعويض حتى ثلاثة (3) سنوات من يوم اكتشاف الأضرار أو من يوم تحديد المشغل المسؤول. وثلاثون (30) سنة من يوم حدوث الضرر. (المادة 26)

[7] المادة 8/I من اتفاق أبول.

بخلاف اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 التي فرضت على المشغل أن يبقي يتحمل تبعات التلوث من الآبار المهجورة لمدة خمس (5) سنوات.

8-لا يغطي الأضرار الناجمة عن المنشآت أو خطوط الأنابيب أو المرافق المعنية بإنتاج وتخزين ومعالجة الغاز الطبيعي أو الغاز الطبيعي المسال.[1] بينما اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 تطبق على الأضرار المتأتية من هذا الأخير.

9-عدم وجود هيئة مستقلة تشرف عليه، أمّا جمعية أبول فهي مكونة من الشركات المتعاقدة. أضف إلى ذلك، عدم وجود رقابة قانونية على أعمالها.

10-ليس لأبول تجربة عملية ولم يسبق له أن تدخل في معالجة طلبات التعويض منذ نشأته لأنّ الشركات تحرص على أن تدفع التعويضات بنفسها حتى لا تتضرر سمعتها وتُتهم بأنّها لم تعد قادرة على الإيفاء بالتزاماتها.[2] لذلك لم يحصل وأن لجأت إليه. وفي نفس الوقت، تعتبر نقطة إيجابية ودليلا على نجاح أبول، لأنّه يمارس ضغطا معنويا على المشغلين للحرص على تغطية الأضرار التي يتسببون فيها.

في الوقت الحاضر، يبدو أنّ اتفاق أبول أصبح له مكانة مهمة في الإطار الدولي للتعويض بغض النظر عن نقائصه. ويري بعض المعلقين أنّ نجاحه يعود لعزوف أوروبا عن اعتماد معاهدة شاملة تتعلق بالتلوث النفطي من المنصات البحرية.[3] لكن الأستاذ Richard Shaw يشكك في إمكانية تحوله إلى نظام عالمي لأنّ ذلك "سيخلق مشاكل مالية ودبلوماسية"، من دون أن يوضح المقصود بهذه المشاكل.[4]

أمّا فيما يخص البحر المتوسط، فتعود المطالبة بشمله بأحكامه إلى السبعينيات القرن الماضي من طرف العديد من الخبراء.[5] لكن حاليا، الصناعة البحرية ضد تمديده لمناطق أخرى، لأنّ عند جعل البحر المتوسط ضمن نطاقه الجغرافي تصبح الشركات العاملة في بحر الشمال وبحر النرويج وغير العاملة في البحر المتوسط ملزمة بضمان التعويض في حالة حادث تلوث كما ينص عليه الاتفاق.

---

[1] OPOL, guidelines for claimants, April 2016, p 2.

[2] REMPEC/PAM, rapport de l’atelier sur la capacité régionale de lutte et la coordination contre les déversements majeurs d'hydrocarbures en mer méditerranée (medexpol 2013), REMPEC/WG.34/21, Athènes, Grèce, 24 janvier 2014, p 9, § 55.

[3] Karl BLOM, opcit, p 41.

[4] Violeta S. RADOVICH, Javier Franco-ZARATE, offshore activity - new regulations and contracts, CMI Beijing conference 2012, Beijing, China, 14-19 October 2012, p 9.

[5] A. LAHLOU, M. LOUKILI, opcit, p 33. A la marge.

وأمام استمرار غياب اتفاق دولي أو إقليمي متوسطي، يظهر الحل المناسب في إنشاء أبول جديد خاص بالبحر المتوسط من خلال تكتل الدول في إطار اتفاقية برشلونة والضغط على الشركات الناشطة فيه لتحقيق ذلك. ومن ثم، جعل العضوية فيه شرطا أساسيا لمنح تراخيص الاستكشاف والاستغلال.

المطلب الثاني: المنظمة البحرية الدولية والمسؤولية عن عمليات الاستكشاف والاستغلال البحري

في عام 2010 أعيد إطلاق المناقشات في إطار م.ب.د حول ضرورة وضع اتفاقية دولية لتأطير المسؤولية عن الأنشطة النفطية البحرية، وأريد من خلالها إقرار آلية موحدة متفق عليها على الصعيد الدولي لمواجهة تبعات الأضرار المترتبة عن التلوث النفطي الناجم عن وقوع حوادث تلوث، وضمان التعويض الفوري والكافي لضحايا الحوادث.

عكس مسار المحادثات التي أُجريت إحجام بعض الدول، لا سيما الرائدة في مجال الاستغلال البحري، عن وضع صك دولي بشأن المسؤولية المدنية في هذا المجال.

أعربت إندونيسيا صاحبة المبادرة عن خيبة أملها إزاء افتقار دعم المجتمع الدولي بشأن الحاجة إلى صك دولي ملزم قانونا. ونتيجة لذلك، تراجعت إندونيسيا عن إصرارها في إقامة نظام دولي للمسؤولية، مشيرة إلى أنّ "الوقت لم يحن بعد" لمثل هذا العمل **(الفرع الأول)**.

من جانب آخر، وبناء على التوصيات حول المسؤولية والتعويض التي اعتمدتها م.ب.د وما تم تناوله سابقا من مختلف نصوص وقواعد المسؤولية، سنقوم بذكر بعض القواعد الضرورية التي يحتاج كل اتفاق في المستقبل أن يتضمنها، وبالأخص في البحر المتوسط، قصد توفير تعويض سريع وكاف للضحايا دون الإضرار كثيرا بمصالح الصناعة النفطية البحرية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: محاولة م.ب.د الأخيرة لتأطير المسؤولية عن الأنشطة النفطية البحرية

أدرجت إندونيسيا مسألة سن معاهدة دولية لتأطير المسؤولية عن الأنشطة النفطية البحرية للمناقشة في الاجتماع 97 للجنة القانونية التابعة لل م.ب.د بعد تعرُّضها لتلوث من حقل مونتارا الواقع تحت الولاية الوطنية لأستراليا وعدم حصولها على التعويض **(أولا)**. بعد مناقشات مستفيضة، قرّرت اللجنة القانونية بأنّ م.ب.د ليس الجهة المختصة للنظر في هذه المسألة **(ثانيا)**. وفي المقابل، دعت المجموعة

الاستشارية غير الرسمية بإعداد مبادئ توجيهية تستعين بها الدول عند إبرام معاهدات ثنائية أو متعددة الأطراف **(ثالثا)**.

أولا–حادثة مونتارا كدافع لتأطير موضوع المسؤولية والتعويض

في 21 أوت 2009، بينما كانت شركة PTTEP AA التايلندية المستغلة لحقل مونتارا الواقع في المنطقة الاقتصادية الأسترالية بصدد حفر بئر جديد في نفس الحقل، وقع انفجار أدى إلى تسرب نفطي هائل في بحر تيمور استمر لمدة 74 يوما. وحسب إندونيسيا، تسبب في ضرر بيئي في مياهها وضرر اجتماعي–اقتصادي لسكان السواحل الذين يعتمدون على البحر وموارده، خاصة صيادي الأسماك الشاطئية حيث انخفضت الكميات المصطادة بشكل ملحوظ في الفترة التي أعقبت الحادث.[1]

طالبة حكومة اندونيسيا ب 2.4 مليار دولار تعويضا من الشركة مسببة الضرر. لكن في حين أنّ المشغل كان لديه كل التأمين اللازم، لم تحصل جاكرتا على سنتيم.[2] ومرد ذلك حسب الشركة، "عدم وجود دليل علمي يمكن التحقق منه" لدعم طلب الحكومة الاندونيسية للحصول على التعويض.[3]

ونظرا لأنّ إندونيسيا لم تكن تملك آلة قانونية لإجبار الشركة التايلندية للانصياع لمطالبها، استشعرت ضرورة سن اتفاقية دولية لعدم تكرار نفس السيناريو مستقبلا. فكانت أول خطوة قامت بها لتحقيق ذلك جلب انتباه م.ب.د حول مسألة المسؤولية والتعويض عن التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال النفط البحري، حيث طرحت الموضوع للنقاش في الدورة الستين (60) للجنة حماية البيئة البحرية المنعقدة في أفريل 2010، بحيث قدّم الوفد الاندونيسي بيانا حول حادث حقل مونتارا، شرح الأضرار المتسبب فيها والتي بقيت بدون تعويض.[4]

وبما أنه يتم التعامل عادة مع قضايا المسؤولية والتعويض ضمن اللجنة القانونية، أحالت لجنة حماية البيئة البحرية المسألة إلى هذه الأخيرة. وتبعا لذلك، دعت اندونيسيا في الدورة السابعة والتسعين (97)

---

[1] OMI, Proposition visant à inscrire une nouvelle question au programme de travail portant sur la question de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures découlant des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large - Document présenté par l'Indonésie, LEG 97/14/1, 10 septembre 2010, pp 2-3, § 3,4,9

[2] Sue Vern TAN, opcit, p 1.

[3] Kristel DE SMEDT And Co, Civil Liability and Financial Security for Offshore Oil and Gas Activities, METRO, Final Report, The Netherlands, 22 October 2013, p 54.

-وتجدر الإشارة إلى أنّ النزاع لم يحل لحد الآن. ويعود آخر إجراء للحصول على التعويض إلى أوت 2016، حيث رفع مزارعو الأعشاب البحرية المتضررين من التلوث، بدعم من الحكومة الإندونيسية، دعوى قضائية جماعية في سيدني، لكن لم تفصل فيها بعد.

[4] م.ب.د، تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الستين (60)، MEPC 60/22، 12 أفريل 2010، ص 7.

للجنة القانونية في سبتمبر 2010 أن تدرج هذا البند في برنامج عملها والنظر في إمكانية إنشاء نظام دولي للمسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية.[1]

تحدثت غالبية الوفود التي أخذت الكلمة في هذا اللقاء لصالح مواصلة العمل في هذا الموضوع، بيد أنّ عدد قليل أعربوا عن شكوكهم حول ما إذا كان هناك توافق كافٍ لصياغة اتفاقية دولية.[2]

لكن إدخال هذا الموضوع في جدول أعمال م.ب.د كان يواجه عقبات إجرائية. في الماضي، كان لكل لجنة متخصصة السلطة التقديرية لتُقرر إضافة نقطة جديدة في برنامج عملها. أمّا حاليا، فاللجان مجبرة على التقيد بالخطة الاستراتيجية التي يضعها مجلس المنظمة وتصادق عليها جمعية المنظمة، وتبقى سارية لمدة 6 سنوات.[3] ونظرا لأن الخطة الاستراتيجية السارية المفعول في ذلك الحين تشير فقط إلى "النقل البحري"، ولا تشمل التلوث الذي تتسبب به أنشطة التنقيب عن الزيت واستخراجه في البحر، كان لابد من موافقة المجلس على تعديلها.[4]

تقدّمت اللجنة القانونية بطلب التعديل إلى المجلس في دورته 106 المنعقدة في جوان 2011. لكن أعرب بعض أعضاء المجلس، لا سيما الدول الرائدة في مجال الحفر البحري (بريطانيا–هولندا–الولايات المتحدة–الهند–نرويج) عن مخاوفهم حول ما إذا كانت المنظمة مختصة للتشريع في هذه المسألة.[5] لذلك، تريث المجلس ولم يخاطر باتخاذ قرار يجهل عواقبه، وقرر بدل ذلك، أن يعيد الموضوع للجنة القانونية لإعادة النظر في مقترح التعديل في دورتها المقبلة (الدورة 99) من خلال توضيحه أكثر وتقديم تقرير بشأن ذلك.

وفي انتظار قرار المجلس، أوصت اللجنة القانونية المجموعة الاستشارية غير رسمية والمنظمات المهتمة بأن تواصل العمل معا فيما بين الدورات، بتنسيق من اندونيسيا، لتحليل المسألة، مع مراعاة التعليقات التي أدلي بها في اللجنة.[6]

---

[1] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, p 26.

[2] واصلت اللجنة القانونية مناقشة الجدوى من اعتماد نظام عالمي للمسؤولية والتعويض في دورتها الثامنة والتسعين (98) المنعقدة في أفريل 2011، بحيث أُعرب عن وجهات نظر مختلفة. كما أوصت بأن تبقي المناقشات في إطار غير رسمي، نظرا لأنّ موضوع المسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي الناجم عن الأنشطة النفطية البحرية غير مدوّن في جدول أعمال اللجنة القانونية. لذلك أسّست إندونيسيا **مجموعة استشارية غير رسمية** مكونة من 14 دولة، من بينهم دولة متوسطية واحدة: إيطاليا. ويمكن الرجوع لتفاصيل المناقشة إلى:

-م.ب.د، LEG 98/14، مرجع سابق، ص 25-28.

[3] Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, opcit, pp 26-27.

[4] م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن دورتها السابعة والتسعين (97)، LEG 97/15 ، 01 ديسمبر 2010، ص 29، § 11.14.

[5] يمكن الاطلاع على النقاشات التي أجريت حول هذه المسألة في:

-IMO, summary record of the seventh meeting, C 106/SR.7, 30 June 2011, pp 10-18

[6] م.ب.د، LEG 97/15، مرجع سابق، ص29، § 13.14.

ثانيا–رفض المنظمة البحرية الدولية التشريع في مجال الأنشطة النفطية البحرية

استجابة لقرار المجلس، أخضعت اللجنة القانونية موضوع المسؤولية والتعويض عن التلوث النفطي من جراء استغلال قاع البحر إلى مناقشة عميقة وواسعة في دورتها التاسعة والتسعين (99) المنعقدة في أفريل 2012، والتي كشفت عن وجود تباين واسع في الآراء، حيث انقسمت الدول بين فئام معارضة لوضع اتفاقية دولية حول المسؤولية والتعويض. في حين ذهب آخرون إلى أنّ هذا الموضوع مهم ويثير مسائل لها علاقة بالقانون الدولي يجب معالجتها في ضوء الأحداث الأخيرة (حادثة ديب واتر هوريزن) وقبل وقوع كوارث أخرى.

كانت البرازيل رأس حربة للرافضين لتأطير الأنشطة النفطية البحرية دوليا، حيث قدّمت ورقة بحثية قوية المضمون[1] حرصت على إظهار أنّ التعديل المقترح على الخطة الاستراتيجية، من جهة، لا يدخل ضمن اختصاص م.ب.د. ومن جهة أخرى، تميُّز الأنشطة النفطية البحرية بخصوصية تجعلها لا تشترك مع نشاط النقل البحري. وأسست وجهت نظرها على نصيّن: ا.ا.م.ق.ب والاتفاق المنشئ لل م.ب.د.

فيما يخص ا.ا.م.ق.ب، خرجت البرازيل بالنتائج التالية:

أ–ا.ا.م.ق.ب لا تذكر أي دور للمنظمة بشأن استكشاف وإنتاج النفط في البحر.

ب–اختصاص المنظمة على منصات النفط قبالة السواحل تقتصر في تأثيرها على الملاحة البحرية.

ج–المادة 2 من المرفق الثامن من ا.ا.م.ق.ب تتضمن الحكم الوحيد الذي يذكر م.ب.د صراحة، مشيرا بشكل غير مباشر أنّ المنظمة هي المسؤولة عن المسائل المتعلقة بالملاحة، ومسائل التلوث الناجمة عن السفن والإغراق. وليس المسائل المتعلقة بالتلوث البحري الناتج عن أسباب أخرى.

د–المادة 60 و80 من ا.ا.م.ق.ب تنصان بوضوح على أنّ المنشآت والهياكل البحرية مختلفة عن السفن وتخضع لمجموعة منفصلة من القواعد.[2]

هـ–كما اعتمدت البرازيل على دراسة أجرتها الأمانة العامة لل م.ب.د بعنوان "تأثير اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على م.ب.د".[3]بحيث أنّ الأمانة محّصت فقط تأثير المنصات على حرية وسلامة الملاحة

---

[1] للاطلاع على مضمونها، انظر:

-OMI, Analyse des questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, notamment nouvel examen de la révision proposée de l'orientation stratégique 7.2- Document présenté par le Brésil, LEG 99/13/1, 10 Février 2012.

[2] OMI, LEG 99/13/1, opcit, p 3, § 10.

[3] للاطلاع على الدراسة، انظر:

-OMI, implications of the united nations convention on the law of the sea for the international maritime organization, LEG/MISC.6, 10 Septembre 2008, pp 36-38.

وأقرّت بأنّ المنظمة لها اختصاص على المنصات البحرية، من دون أن يمتد ذلك للتلوث المتأتي من تنقيب واستغلال موارد قاع البحر.[1]

أمّا الاتفاق المنشئ لل.م.ب.د، فإنّها رأت أنّ:

أ-تكليف المنظمة بالنظر في موضوع المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث النفطي الناجمة عن أنشطة استكشاف واستغلال النفط البحري ليس ممكن قانونيا، لأنّ اختصاصاتها المذكورة في المادة الأولى لا تشير لا من قريب ولا من بعيد إلى المنصات البحرية.[2]

ب-بالنسبة لتلوث البيئة البحرية، الاتفاق المنشئ للمنظمة يحصر اختصاصها في التلوث الذي مصدره السفن.[3]

ج-اختصاصات لجنة حماية البيئة البحرية المنصوص عليها في المادة 38 تركز على منع ومكافحة التلوث الناجم عن السفن.[4]

د-المادة 59[5] من الاتفاق المنشئ للمنظمة، والتي تتناول العلاقة مع الأمم المتحدة، تحد من اختصاص المنظمة على الملاحة البحرية وآثارها على البيئة البحرية.[6]

و-الاتفاقيات الصادرة عن م.ب.د بشأن التلوث البحري تستبعد صراحة اختصاص التلوث الناتج عن استكشاف قاع البحر.[7]

وعلاوة على ذلك، ترى البرازيل أنّه سيكون من المستحيل تطبيق على الأنشطة النفطية البحرية، قواعد المسؤولية والتعويض التي تنطبق على التلوث النفطي من السفن الواردة في اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق لعام 1992، لأنّ أي محاولة من هذا القبيل ستتجاهل الاختلافات الجوهرية القائمة بين أنشطة السفن والمنصات النفطية.[8]

---

[1] OMI, LEG 99/13/1, opcit, pp 3-4, § 11.

[2] Ibid, pp 4-5, § 13-17.

[3] المادة الأولى/1 من الاتفاق المنشئ لل م.ب.د تنص على أنّ أهداف المنظمة تشمل "... منع التلوث البحري من السفن ومكافحته...".

[4] تنص المادة 38 من الاتفاق المنشئ لل م.ب.د "لجنة حماية البيئة البحرية يجب أن تنظر في جميع المسائل التي تدخل ضمن اختصاص المنظمة في مجال الوقاية من التلوث البحري من السفن ومكافحته...".

[5] في الوثيقة التي قدمتها البرازيل أخطأت وأحالت على المادة 64 من الاتفاق المنشئ لل م.ب.د. لكن الصحيح هي المادة 59 من نفس الاتفاق. ويمكن التأكد من ذلك:

-OMI, LEG 99/13/1, opcit, p 5, § 16.

[6] تنص المادة 38 من الاتفاق المنشئ لل م.ب.د "وفقا للمادة 57 من ميثاق الأمم المتحدة، المنظمة مرتبطة بمنظمة الأمم المتحدة كمؤسسة متخصصة في مجال الملاحة البحرية وآثارها على البيئة البحرية...".

[7] لقد سبق التعرّض لبعض هذه الاتفاقيات، مثل اتفاقية ماربول أو اتفاقية لندن للإغراق.

[8] REMPEC/PAM, on-going discussion at imo on matters concerning liability and compensation for oil pollution damage resulting from offshore exploration and exploitation activities, REMPEC/WG.34/INF.4, Athens, Greece, 05 December 2013, p 4.

أضف إلى ذلك، تتميّز أنشطة التنقيب عن النفط واستغلاله في البحر بانحصارها في الولاية الوطنية. فهي تبدأ وتنتهي داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الواحدة، وبالتالي أي ضرر سيكون دائما محدودا مكانيا. أو على الأكثر، في حالات استثنائية، قد تُسبب خسائر للمناطق المجاورة. وهذا يعني أن اكتشاف واستغلال النفط البحري يهم فقط الدول الساحلية التي تقام فيها الأنشطة والدول المجاورة أو الدول الأخرى القريبة جغرافيا.

وإذا قارنّها مع دور ناقلات النفط، فإنّ هذه الأخيرة مهمتها نقل المحروقات من الدول المنتجة لتلك المستهلكة. وعليه نشاطها له آثار دولية لأنّ السفن تحتاج للإبحار في البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لبلدان مختلفة.[1] وبعبارة أخرى، الأنشطة النفطية البحرية لديها آثار إقليمية. بينما النقل البحري للمحروقات له آثار دولية يمكن أن تمس أي بلد.

ومن جهة أخرى، شركات التأمين لن تقبل بتغطية مخاطر الأنشطة النفطية البحرية الضخمة إلا بوجود معايير سلامة موحّدة وعالمية، والتي لن تستطيع أن تضعها إلا هيئة تقنية دولية تكون قادرة على تفقّد المنصات وإصدار شهادات السلامة. ونظرا لغياب مثل هذه الهيئة في الوقت الحاضر، فإنّ الدول هي من يتكفل بوضعها.[2] وقد ترتب عن ذلك تباين واسع ثبط شركات التأمين على المخاطرة برؤوس أموالها.

وعلى هذا الأساس، ترى البرازيل أنّ **الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية** تعتبر أحسن طريقة للتعامل مع المسائل التي يطرحها استكشاف واستغلال الجرف القاري.

في المقابل، قدّم الوفد الاندونيسي ورقة لمحاولة مجابهة النقاط التي أثارتها البرازيل.[3] لكن كانت ضعيفة المحتوى ولم ترد على أغلب النقاط التي اعتمدت عليها البرازيل. وإنّما اكتفت بالإشارة إلى القواعد العامة التي تدعو الدول لسن نظام دولي للمسؤولية والتعويض على الأنشطة التي تجري في إطار الولاية الوطنية للدول، كالمادة 235 من ا.ا.م.ق.ب والمبدأ 13 من إعلان ريو.

---

[1] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/INF.4, opcit, p 4.

[2] OMI, LEG 99/13/1, opcit, p 8, § 32-33.

[3] الاطلاع على الوثيقة:

-OMI, Analyse des questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, notamment nouvel examen de la révision proposée de l'orientation stratégique 7.2 - Document présenté par l'Indonésie, LEG 99/13/3, 09 Mars 2012.

تأسيسا على ما سبق، تبيّن أنّ وجهة نظر البرازيل فيها الكثير من الصواب، وعدم قدرة رد الطرف الآخر عليها لا يعتبر إلا دليلا على صوابها. ومع ذلك، يبقى موقفا قابلا للنقد.

البرازيل أبعدت م.ب.د ولكن لم تقترح هيئة أخرى نظرا لعدم وجود أي منظمة أخرى مختصة. وأمام هذا الفراغ، يمكن تبرير اختصاص م.ب.د بناء على نظرية الاختصاصات الضمنية للمنظمات الدولية (théorie des compétences implicites)، والتي يقصد بها *"تلك الاختصاصات التي لا تمنحها الوثيقة المنشئة للمنظمة صراحة، ولكنها تستخلص ضمناً من ميثاقها على أساس أنّها اختصاصات ضرورية لممارسة المنظمة لوظائفها"*.[1]

إنّ المعزى من هذه النظرية هو إقرار للمنظمات الدولية اختصاصات جديدة وأصيلة تتخذ صورا متعددة ومتنوعة تختلف باختلاف موضوعها والإطار الذي يراد ممارستها فيه، وليس مجرد مهام أو أعمال متممة لاختصاص سابق.[2] ولقد طبقها القضاء الدولي في قضايا عديدة بعد ظهور أوضاع جديدة لم يكن في حسبان واضعي النص المؤسس للمنظمة.[3]

ومادام أنّ م.ب.د تعتبر الكيان الوحيد المناسب والموثوق به لما لها من خصائص وتجارب وخبرات كوكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة. وكذلك عدم احتواء الاتفاق المنشئ لها ما يمنعها صراحة من معالجة المسؤولية عن أضرار الأنشطة النفطية البحرية وعدم وجود منظمة دولية أخرى قد تتدخل في اختصاصاتها. أضف إلى ذلك، قيامها بأعمال سابقة مست المنصات النفطية. فإنّ تطبيق نظرية الاختصاصات الضمنية قد يسمح بتمديد صلاحية المنظمة إلى عمليات الاستكشاف والاستغلال.

وفي هذا الصدد، ترى جمهورية قبرص أنّه "*من غير المعقول التصور أنّ أولئك الذين تولوا صياغة اتفاقية م.ب.د في عام 1946 كان في وسعهم أن يتكهنوا السيناريوهات المحتملة والقضايا التي كانت ستعالجها...على مدى السنوات السبعين التي تلت*". فهي "*منظمة دينامية دائمة التغير تلبي ما يبرز من احتياجات لتحقيق الهدف الذي أنشئت لأجله*".[4]

---

[1] وسام نعمت السعدي، نظرية الاختصاصات الضمنية وتطبيقاتها في قانون المنظمات الدولي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 12، العدد 2، ديسمبر 2015، ص 41-42.

[2] نفس المرجع، ص 45.

[3] للاطلاع على بعض القضايا التي وظفت فيها هذه النظرية انظر: وسام نعمت السعدي، مرجع سابق، ص 59-64.

[4] م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها التاسعة والتسعين (99)، LEG 99/14، 12 أفريل 2012، المرفق 6، ص 1.

ونرى أنّ القول بخلاف ذلك يقتضي إمّا إنشاء منظمة دولية جديدة تتكفل بمواضيع الأنشطة النفطية البحرية، وهذا بعيد المنال. وإمّا إنشاء لجنة جديدة ضمن م.ب.د تهتم بمسائل استغلال الجرف القاري بتعديل الاتفاق المنشئ لها. وهذا لن يتحقق في الأجل القريب.

من جهة أخرى، رغم أنّ م.ب.د أُنشئت للتعامل في المقام الأول مع قضايا السفن، لم يمنعها ذلك من معالجة، في الماضي، مسائل هامة تخص الأنشطة النفطية البحرية لم ترد صراحة في الاتفاق المنشئ لها.

ففي الثمانينيات، مع تجدد أعمال القرصنة، التي تعتبر جريمة عالمية بموجب ا.ا.م.ق.ب، ربطت م.ب.د هذه المشكلة مع سلامة الملاحة وشرعت تنظر فيها بيد أنّ ا.ا.م.ق.ب لم تمنحها الاختصاص صراحة.

وأيضا بعد حادثة اختطاف سفينة "أكيلي لاورو" في 1985، استطاعت إيجاد وسيلة للتعامل مع الأعمال غير المشروعة ضد السفن والمنصات الثابتة العاملة في الجرف القاري، وتولّت إعداد اتفاقية روما وبروتوكولها، ومن بعدها المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، وإن كانت كلمة "الأمن" لم ترد في الاتفاق المنشئ لل م.ب.د.[1]

وكذلك، كانت مسؤولة بشكل مباشر على احتواء اتفاقية أوبرسي وبروتوكولها عن أحكام هامة تحكم التلوث النفطي والمواد الضارة من منصات النفط والغاز.

ونضيف أيضا وضعها لمدونة "مودو" ومبادئ ومعايير الإزالة على أساس المادة J/15 من الاتفاق المنشئ لها التي تمنح للجمعية وظيفة إعداد القواعد والمبادئ التوجيهية المتعلقة بالسلامة البحرية والوقاية من التلوث البحري الناجم من السفن ومكافحته.

وأخيرا، تبنّيها الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية لعام 2001 التي تطبق على كل أنواع المنصات البحرية.

ولكن توخياً للوضوح، ولكيلا نُتهم بالتدليس في الاستدلال، فإنّ النصوص المذكورة آنفاً، وباستثناء اتفاقية ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية، يمثل خطر التلوث البيئي هدفا ثانويا لها. بمعنى، كان يصبو اعتمادها لضمان السلامة البحرية، وما كانت حماية البيئة إلا كنتيجة للأولى. بينما وضع معاهدة دولية حول المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة من استغلال موارد

---

[1] نفس المرجع، المرفق 6، ص 1.

الجرف القاري سيعكس المنطق. فتصبح حماية البيئة البحرية الهدف الرئيس والسلامة البحرية الهدف الثانوي. وفي الحقيقة لا يشكل ذلك عقبة لن يُمكن تجاوزها، لأنّه لا يمكن فصل ذلك عن ذاك. فلا يمكن لل م.ب.د أن تضع إجراءات للسلامة البحرية دون أن يكون في طياتها قصد لحماية البيئة البحرية. ولا يمكن أن تضع تدابير لحماية البيئة البحرية من غير أن تشمل السلامة البحرية.

وبالتالي، وضع م.ب.د الجيد وخبرتها المكتسبة من خلال اعتماد اتفاقيات ومبادئ لها علاقة بالمنشآت البحرية يجعلها المنتدى الأفضل لتأطير الأنشطة النفطية البحرية.

ومع ذلك، الاعتماد على نظرية الاختصاصات الضمنية لتقرير توسيع صلاحيات م.ب.د يجب أن يتم بحذر، لأنّ هذه الأخيرة يعرف قبولها خلاف فقهي كبير، وحتى الأحكام الصادرة من القضاء الدولي لم تصدر بالإجماع.

من جانب آخر، يُستفاد من وجهة نظر البرازيل أنّ اعتماد معايير سلامة دولية وموحّدة يعتبر شرطا مسبقا لتطوير نظام عالمي حول المسؤولية والتعويض المتعلقة بالأنشطة النفطية البحرية. ورغم أنّها ادعت غياب هيئة تقنية دولية، فنرى أنّ لجنة السلامة البحرية التابعة لل م.ب.د يمكن أن تكون المنتدى المناسب، لأنّها سبق واعتمدت مدونة "مودو" التي تحدد معايير السلامة بالنسبة للوحدات الحفر المتنقلة. ولا يوجد ما يمنع إعداد مدونة أخرى تعالج معايير السلامة المتعقلة بالمنصات الثابتة.

استطاعت البرازيل ومن والاها أن تقنع غالبية الدول الأخرى وترجح الكفة لصالحها. فقرّرت اللجنة القانونية أنّه لا توجد حاجة ماسة لوضع اتفاقية دولية، وأنّ **الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية** هي السبيل الأنسب. وبعبارة أخرى، رفضت اقتراح إندونيسيا لإقامة نظام دولي للمسؤولية والتعويض عن التلوث الناجم عن استكشاف النفط والغاز البحري معتبرة أنّ هذه المسألة يجب أن تعالج على المستوى الإقليمي.[1]

كما قرّرت اللجنة القانونية أن تبلّغ المجلس عن رغبتها في مواصلة تحليل القضية من أجل **وضع توصيات** من شأنها أن تساعد الدول المهتمة للدخول في ترتيبات ثنائية أو إقليمية دون مراجعة الخطة الاستراتيجية.[2]

---

[1] Richard SHAW, regulation of offshore activity pollution liability and other aspects, CMI yearbook, 2011-2012, p 308.

[2] م.ب.د، LEG 99/14، مرجع سابق، ص 31, § 16.13 -17.13.

إنّ رفض م.ب.د تنظيم مجال المسؤولية والتعويض عن الأنشطة النفطية البحرية وتشجيع الدول على معالجته إقليميا لا شك أنّه سيكون له أثر على تحويل مبادئ المسؤولية والتعويض المعتمدة في 2008 إلى نص ملزم. وأيضا من الممكن أن يدفع دول المتوسط إلى الشروع في المفاوضات على أساس المادة 1/27 من البروتوكول البحري، لأنّ عند إعداد خطة تنفيذ البروتوكول البحري رفضت التطرق لموضوع المسؤولية والتعويض بحكم أنّه كان محل تفاوض في اللجنة القانونية لل م.ب.د.

ولكن، إن كانت مسألة المسؤولية والتعويض من المناسب معالجتها على الصعيد الإقليمي، فإنّ مسألة إعداد معايير سلامة موحدة لا يمكن معالجتها إلا في إطار دولي. وفي ظل استمرت المنظمة في تجاهل ذلك، يجب تطوير معايير سلامة إقليمية خاصة بالبحر المتوسط تتكفل بوضعها مجموعة النفط والغاز البحرية (مجموعة BARCO OFOG) باعتبارها منتدى فني بامتياز، لها التفويض اللازمة للقيام بذلك.

ثالثا-من مشروع اتفاقية إلى توصيات:

كلّفت اللجنة القانونية المجموعة الاستشارية غير الرسمية تحت رئاسة إندونيسيا ودنمارك بمهمة إعداد **التوصيات المتعلقة بالترتيبات أو الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية حول مسألة المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي العابر للحدود الذي مصدره الاستكشاف والاستغلال في البحر** لمساعدة الدول المعنية لإبرام مثل هذه الاتفاقيات.

لتحقيق ذلك، نظمت إندونيسيا الملتقى الدولي الثاني حول المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي العابر للحدود الذي مصدره الاستكشاف والاستغلال في البحر ما بين 21 و23 نوفمبر 2012.[1] ووسعت المجموعة الاستشارية غير الرسمية للجهات المعنية ذات الصلة، مثل جمعيات النفط والحفر وشركات النفط.

وبعد مشاريع أولية، تمكنت الدولتان من تقديم النسخة النهاية لمشروع التوصيات[2] واعتمدتها اللجنة القانونية في دورتها 104 الملتئمة ما بين 26 و28 أفريل 2017.

---

[1] OMI, Questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large- Renseignements concernant la deuxième Conférence internationale sur le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à une pollution transfrontière par les hydrocarbures qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, LEG 100/13, 22 Mars 2013, p 2, § 4.

-مع العلم أنّ الملتقى الدولي الأول أجري ما بين 21 و23 سبتمبر 2011، وكان الهدف منه تغذية الحوار في م.ب.د لدفع الدول لإقامة نظام دولي للمسؤولية والتعويض عن الأنشطة النفطية البحرية.

[2] للاطلاع على نص التوصيات انظر:

- OMI, Questions de responsabilité et d'indemnisation liées aux dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent d'activités d'exploration et d'exploitation au large - Recommandations relatives aux

تهدف هذه التوصيات إلى توفير مصدر إلهام للدول، فضلا عن قائمة غير حصرية من العناصر التي يمكن استخدامها كدليل خلال التفاوض على اتفاق ثنائي أو ترتيب إقليمي. كما قد يكون من الممكن الاعتماد على هذه التوصيات عند مراجعة التشريعات الوطنية.

يمكن تقسيم مضمون هذه التوصيات إلى جزأين: 1-أحكام حول منع الأضرار الناجمة عن التلوث، على غرار خطط الطوارئ- التعاون بين الدول. 2-أحكام ينبغي الاعتماد عليها لتسهيل الحصول على التعويض.

فيما يخص التوصيات المتعلقة بمنع الأضرار الناجمة عن التلوث، فإنّها قليلة الفائدة بالنسبة لمنطقة البحر المتوسط ولم تقدم أي قيمة مضافة نظرا لأنّ هذه المسألة منظمة بطريقة جيدة وبنصوص ملزمة. وحتى على المستوى الدولي، فإنّ اتفاقية أوبرسي أطّرت الوقاية من التلوث الناجم عن المنشآت النفطية والغازية بشيء من التفصيل.

أمّا التوصيات التي ينبغي الاعتماد عليها لتسهيل الحصول على تعويض، فقد احتوت على معظم العناصر الأساسية، لكن أغفلت عن أخرى مثل الأساس الذي ينبغي أن تقوم عليه المسؤولية (مسؤولية موضوعية أو على أساس الخطأ)

ويبقي الإشكال الذي يواجهه هذا النوع من الاتفاقيات، قلة الصكوك الثنائية أو المتعددة الأطراف التي تنظم المسؤولية والتعويض عن الاستكشاف والاستغلال البحري. فقد أجرت اللجنة البحرية الدولية استقصاء بشأن وجود هذا النوع من الاتفاقات، لكن النتائج كانت محدودة. فمن جميع الإجابات التي تلقتها، ثمة فقد بعض الدول من رد بإيجاب. ويجدر التنبيه أنّ حتى الاتفاقيات الثنائية الموجودة حاليا تقتصر على السداد المتبادل بين الدول الأطراف فيها، ويعني ذلك أنّ التعويض عن الأضرار التي لحقت برعايا دول أخرى يظل خارج نطاقها.[1]

في الأخير، يمكن القول أنّ الممارسة الدولية حتى الآن في مختلف المجالات كانت تتمثل في انتظار وقوع حادث ضخم يتسبب في وقوع أضرارا بالغة وهائلة لكي يتم اعتماد نظام للمسؤولية، مثل حادثة

arrangements ou accords bilatéraux/régionaux sur les questions de responsabilité et d'indemnisation liées aux dommages dus à une pollution transfrontière par les hydrocarbures qui découlent d'activités d'exploration et d'exploitation au large - Document présenté par le Danemark et l'Indonésie, LEG 104/14/2, 21 février 2017.

[1] Sebastian PIZARRO KLEIN, Liability and compensation due to transboundary pollution caused by offshore exploration and exploitation : IMO competence and development, master of law, world maritime university, Malmö, Sweden, 2016, pp 48-49.

"توري كانيون" التي نتج عنها اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969، أو حادثة "اكسون فالديز" التي أدت إلى اعتماد اتفاقية أوبيرسي. وبوقوع حادثة "ديب واتر هورايزون" كان العديد من المراقبين يعتقدون أنّ هذا هو الحادث الذي طال انتظاره. لكن على ما يبدو التاريخ لم يعد نفسه، لأنّ المناقشات أظهرت أنّ ثمة طائفة من الدول لا تزال تعارض بشدة أي مبادرة في هذا الشأن.

ورغم الفشل في التوصل إلى اتفاق دولي، فإنّ قرار الحل الوسط الرافض لتطوير معاهدة دولية جديدة، وبدلا من ذلك، النظر في إمكانية وضع توجيهات لمساعدة الدول للدخول في ترتيبات ثنائية أو إقليمية، رآه البعض بأنّه أفضل حل ممكن فيما يخص المسؤولية والتعويض عن الاستغلال البحري.[1]

<u>الفرع الثاني: العناصر المقترحة في حالة اتفاق بشأن المسؤولية والتعويض</u>

إنّ التطرق إلى النصوص السابقة المتعلقة بالمسؤولية ودراستها بشيء من التفصيل مكّننا من تكوين فكرة حول العناصر الرئيسة الذي يتحتم توفّرها في كل اتفاق يعالج مسألة التعويض عن الأنشطة النفطية البحرية وتجنب تلك التي تقدح في مضمونه.

ومن ثم، في حالة إبرام معاهدة في إطار اتفاقية برشلونة أو اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف بين الدول المطلة على البحر المتوسط بشأن المسؤولية والتعويض، ينبغي أن تستند على القواعد والمبادئ التالية:

<u>أولا–نوع الضرر القابل للتعويض:</u>

يجب أن يكون مفهوم الضرر القابل للتعويض واسعا قدر الإمكان، بحيث يشمل جميع أنواع التلوث الزيتي من المنشآت البحرية على غرار الأضرار التقليدية، أي: (أ) الوفاة أو الأذى الشخصي؛ (ب) الخسارة أو الأضرار التي تلحق بالممتلكات، من غير الممتلكات التي تعود للشخص مسبب الضرر.

بالإضافة إلى الأضرار البيئية لأنّ ترك الضرر الايكولوجي من دون تعويض سيسفر عن انتكاس البيئة البحرية على نطاق واسع، ولا يردع المشغلين المتهاونين والمتمادين في الاستكشاف والاستغلال من دون احترام أحسن الممارسات الدولية في مجال السلامة البحرية.

---

[1] REMPEC/PAM, REMPEC/WG.34/INF.4, opcit, p 5.

وبالنظر لصعوبة تقييم الضرر البيئي، ولتفادي كل تفسير واسع وتعسف في مطالب التعويض، يتحتم من جهة، اشتراط إمكانية "قياسه". ومن جهة أخرى، حصر المسائل التي يجوز المطالبة بالتعويض عليها.

كذلك، من الأحسن تغطية الخسائر الاقتصادية، لا سيما الخسائر المباشرة، وعدم إحالتها على القانون الوطني من أجل تحقيق توحيد للأحكام الصادرة والمساواة بين المتضررين لأنّ هذا النوع من الضرر يعرف تباينا كبيرا على المستوى الداخلي من شأنه أن يقود إلى اختلاف في التعويض من بلد لآخر.

يجب أيضا التعويض على تكاليف التدابير الوقائية وأية خسارة أو ضرر تسبّبت فيها، خاصة إذا اتخذت لتجنب الأضرار السالفة الذكر.

وأخيرا، النظر في إمكانية تغطية الأضرار التي تسبب فيها تلوث ذو طابع منتشر.

<u>ثانيا-المنشآت البحرية مصدر الضرر:</u>

من الضروري أن يوضع تعريف واضح وواسع للمنشآت البحرية، سواء الثابتة أو المتنقلة، التي تستخدم في استكشاف واستغلال المحروقات البحرية حتى تكون التسربات المتأتية منها مشمولة بأحكام التعويض.

هذا التعريف ينبغي أن يدخل تحت مظلته أنواع المرافق المختلفة لأنّ هذه الأخيرة تحتاج لتمييزها عن السفن، الأمر الذي يدفع إلى اعتماد نظام مستقل يطبق حصرا عليها.

كما يليق تمديد نطاق النص إلى خطوط الأنابيب اللصيقة بالأنشطة النفطية البحرية كونها مصدر تلوث لا يقل خطورة على المنصات النفطية.

<u>ثالثا-المسؤولية الموضوعية:</u>

كل نظام للتعويض عن الأنشطة النفطية البحرية ينبغي أن يستند على المسؤولية الموضوعية نظرا لأنّ اتفاقيات المسؤولية والتعويض في مجال القانون البحري تأخذ به لأنّه يوفر أفضل نظام للحماية، وحتى النُظم المعتمدة من طرف العديد من الدول على الأنشطة الخطرة أضحت تلجأ إليها لصعوبة إثبات الخطأ في هذه الميادين.

ومن المهم أن يتم تعيين إعفاءات محدودة وضبطها بوضوح قدر الإمكان لمنع المشغلين من الاستفادة من أية ثغرات. وتتمة لذلك، يجب أن يقع عبء الإثبات على عاتق المشغل الذي يريد الاستفادة من هذه الإعفاءات.

رابعا–سقف المسؤولية:

تحديد مسؤولية المشغل بات حتمية يجب أن يخضع إليها كل اتفاق يتناول التعويض عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة النفطية البحرية ولو في حالة عدم وجود آلية أخرى للتعويض عن المبالغ التي تجاوزت الحد المدون سابقا، لأنّ غيابه يهدد نجاح كل نص قانوني مثلما كان الأمر في اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977 التي حتى وإن سقّفت المسؤولية مبدئيا، إلا أنّ مجرد النص على إمكانية اعتماد المسؤولية غير محدودة أدى إلى وأد الاتفاقية في مهدها.

لكن تحديد المسؤولية لا يعنى الإخلال بحقوق الضحايا في التعويض. لذا يُفضل أن يكون هذا السقف كافيا لضمان تغطية الأضرار المختلفة، لأنّ وضع سقف منخفض جدا قد يتحول إلى رخصة للتلويث والإضرار بالغير. وعلاوة على ذلك، في حالة وقوع ضرر، قد لا تكون المبالغ المسقّفة قادرة على تلبية جميع طلبات التعويض المشروعة. لذا من المهم وضع حد عالٍ بما فيه الكفاية استنادا على المبالغ المطلوبة في الحوادث الأخيرة، كأن يحدد بقيمة عشرين (20) مليار دولار أمريكي، باعتباره المبلغ المحجوز من قبل شركة بريتش بتروليوم للتعامل مع حادثة ديب ووتر هورايزون.[1] ويُعاد تقييمه بانتظام كلما كان ذلك ضروريا.

وعلى غرار القانون الأمريكي، يستحسن أن يكون التعويض على تكاليف الإجراءات الوقائية المعقولة غير محدود، ولا يخصص المبلغ المسقف إلا للتعويض عن أضرار التلوث. وكذلك، اسقاط حد المسؤولية في حالة تسبب المشغل في التلوث بسبب خطأ غير مغتفر أو إهمال شديد.

خامسا–توجيه المسؤولية:

يجب تعيين جهة واحدة تقدّم لها طلبات التعويض وتكون سهلة التحديد، وهي المشغل، ويستثنى من دعاوى التعويض الأطراف الأخرى.

وقد تم الدفاع عن تركيز المسؤولية لأنها تُيسّر على الضحايا توجيه طلبات التعويض ضد مشغل واحد. وتسهل أيضا مسألة تقديم التأمين حيث يكون فقط المشغل المسؤول مطالب بالتغطية التأمينية.

---

[1] Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, opcit, p 98.

ومع ذلك، يرى البعض أنّ تركيز المسؤولية غير فعاّل لأنّه يحفز طرفا واحدا (المشغل) للحرص على سلامة الأنشطة النفطية البحرية أكثر من جميع الأطراف الأخرى التي يمكن أن تؤثر على قدم المساواة في وقوع حادث تلوث.[1] لكن نرى أنّه يمكن تجاوز هذه السلبية بالنص على المسؤولية التضامنية.

سادسا–المسؤولية التضامنية:

إذا اشتركت شركتان أو أكثر في حقل معين لا بد من تقاسم المسؤولية بين جميع أصحاب التراخيص فيكونون مسؤولين عن الأضرار التي لحقت الضحايا، حتى لو لم يساهم سلوكهم في الضرر.

إنّ المسؤولية المشتركة لها مزايا عدة: فمن شأنها أن تخفف من أثر توجيه المسؤولية على طرف واحد. وتتيح للمدعي أن يحصل على التعويض الكامل من المشغل، الذي بدوره يرجع على أصحاب التراخيص.[2] كما تسمح بتفادي الحالات التي يكون فيها المشغل عاجزا عن دفع التعويض بسبب إفلاسه.

إذن، المسؤولية الموجّهة تُسهّل على الضحية الحصول على التعويض. والمسؤولية المشتركة تُسهّل على المشغل المسؤول عن دفع التعويض بالعودة على أصحاب التراخيص.

وإذا تسببت منشأتين أو أكثر في حادث تلوث تعود لمشغلين مختلفين، يكون هؤلاء مسؤولين مسؤولية تضامنية على كل الأضرار التي لا يمكن تقسيمها بصورة معقولة.

أمّا في حالة تعاقد المشغل مع مقاول من أجل تنفيذ عمل محدد، فإنّ مسؤولية كلا الطرفين يحددها العقد المبرم بينهما. لكن إذا أغفلا عن إدراج بنود المسؤولية يتضامن المقاول مع المشغل إذا كان له جانب من المسؤولية. أمّا إن كان هو المسؤول المباشر عن الحادث، على المشغل أن يتضامن معه لأنّه لا يملك القدرة المالية الكافية مثل الشركة النفطية التي تعاقد معها.[3]

سابعا–الضمان المالي:

على الدول أن تتأكد بأنّ الشركات النفطية لديها القدرة المالية الكافية لدفع أي تعويض. لهذا الغرض، ينبغي أن يكون التأمين الإلزامي جزءا من القيود المفروضة على جميع المشغلين. فيُشترط على كل منشأة أن تحصل على شهادة من طرف الدولة الساحلية تثبت أنّ المشغل القائم عليها اتخذ تأمين كافيا.

[1] Michael FAURE, Liu JING, Wang HUI, opcit, p 404.
[2] Michael FAURE, Liu JING, Wang HUI, opcit, p 406.
[3] Steven RARES, an international convention on offshore hydrocarbon leaks?, CMI yearbook, 2013, p 353.

ونظرا لأنّ سوق الضمان يعرف نقصا كبيرا في صيغ التأمين على الأنشطة النفطية البحرية، يجب فرض ضمان مالي بما يتوافق مع السوق، لأنّ ليس هناك فائدة من فرض مبلغ كبير لا يوجد شركات تأمين تستطيع تحمله.[1] ولا فرض حد ضعيف بشكل يُخِل بحق الضحايا في التعويض. لذا، يُستحب اشراك قطاع التأمين في المفاوضات لإيجاد نوع من التوازن. ويعاد النظر فيه كلما تطور السوق.

كما يكون مناسب السماح للضحايا برفع دعاوى التعويض مباشرة ضد المؤمن أو مقدّم الضمان.

ثامنا–التسوية القضائية:

يجب أن يُسمح أي اتفاق لأكبر عدد من الأشخاص (طبيعيين ومعنويين) المتضررين بالتلوث للمطالبة بالتعويض. وكذلك الترخيص للمنظمات غير الحكومية المعتمدة للمطالبة بالتعويض على الضرر البيئي. والسماح للأشخاص الطبيعيين للتعويض عن الإجراءات الوقائية المتخذة.

ويتم حل مشكل الاختصاص القضائي بإسناد الفصل في قضايا التعويض لمحكمة واحدة، وهي قانون وقوع الضرر للتسهيل على المتضررين المطالبة بالتعويض. لكن إذا أحالت الاتفاقية التعويض على الضرر الاقتصادي إلى القانون الداخلي، وتكون الدولة المتضررة لا تعترف به، سيكون مفيدا السماح للضحايا برفع دعوى أمام محاكم الدولة الساحلية مصدر الضرر، إن كانت هذه الأخيرة تقبل الدعاوى المتعلقة بالضرر الاقتصادي.

الاتفاق أيضا ينبغي أن يشترط أن تتأكد الدول من أن محاكمها لديها الاختصاص للبت في المطالب المقدّمة والسماح للوطنيين والأجانب برفع دعوى على أساس عادل ودون تمييز، وأن تقبل الوثائق التي تقدمها السلطات المختصة للدول الأخرى. وبالإضافة إلى ذلك، ضرورة الاعتراف بالأحكام الصادرة عن محاكم الدول المتضررة.

ثمة من طالب بإنشاء محكمة دولية لقاع البحار تكون مسؤولة للنظر في قضايا التعويض الناجم عن الاستكشاف والاستغلال البحري.[2]

لكن في نظرنا، تأسيس مثل هذه المحكمة لن يكون له قيمة مضافة، لأنّ من جهة، اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 و1992 لم تُنشئ محكمة خاصة لمعالجة قضايا الأضرار المتعلقة بالتلوث

[1] ثمة من يرى أنّ رفع حد الضمان كثيرا من شأنه أن يرفع تكاليف شركات النفط، لا سيما الشركات الصغيرة. والذي إمّا يؤثر على انتاجها بسبب نقص الأموال المتاحة أو قد تضطر إلى وقف أنشطتها، وبالتالي تقليل عدد المشاركين في الصناعة النفطية البحرية، مما قد يضر بالمنافسة ويؤدي إلى رفع الأسعار. انظر:

-Tamara LOTNER LEV, Liability for Environmental Damages from the Offshore Petroleum Industry: Strict Liability Justifications and the Judgment-Proof Problem, ELQ, Vol 43/2, January 2017, p 491.

[2] Emmanuel du Pontavice, opcit, p 20.

بالمحروقات من السفن، إلا أنّها كانت ولا تزال فعّالة في تعويض الضحايا بواسطة الأحكام الصادرة من المحاكم الوطنية. ومن جهة أخرى، قلة الحوادث العرضية بسبب الأنشطة النفطية البحرية مقارنة بناقلات النفط لا يبرر إنشاء محكمة دولية لقاع البحار، بل يعتبر اهدارا للأموال والموارد والجهود.

تاسعا–المسؤولية عن الآبار المهجورة:

يجب عدم الإغفال للتطرق إلى المسؤولية عن الآبار المهجورة، بحيث يظل المشغل مسؤولا لمدة معقولة بعد انتهاء أنشطة الاستغلال نهائيا، على الأقل خمس (5) سنوات، مثلما نصت عليه اتفاقية المسؤولية عن الاستكشاف والاستغلال لسنة 1977.

عاشرا–تقادم الدعاوى:

يستحسن أن تستند الحدود الزمنية لتقادم دعاوى التعويض على نظام من مستويين. الأول لفترة قصيرة من معرفة الضرر (مثلا سنتين أو ثلاث)، والثاني لمدة أطول من تاريخ وقوع الحادث (مثلا عشر سنوات).

حادي عشر–صندوق التعويض:

في النهاية قد يكون مفيدا البحث فيما إذا كان من المناسب إنشاء صندوق للتعويض، لا سيما على المستوى المتوسطي، بحيث يكمل أو يحل محل صاحب المسؤولية لتعويض الضحايا.

الصناعة البحرية أمام حلين. إمّا تجنب إنشاء صندوق للتعويض وفي المقابل جعل مسؤولية المشغل غير محدودة لكيلا يُبخس حق أي ضحية في التعويض. وهذا الحل على ما يبدو صعب المنال كون الشركات غير قادرة على تحمل كل هذا الثقل المالي (إلا بعض الشركات الكبرى). وإمّا تحديد مسؤولية المشغل وفي المقابل إنشاء صندوق للتعويض يتكفل بإصلاح الأضرار التي لم يعالجها المشغل. وبما أنّ تحديد المسؤولية من أهم عوامل تطوير الاستكشاف والاستغلال البحري، فإنّ الحل الثاني يظهر الأنسب.

غير أنّ الجانب الأكثر صعوبة في إقامة مثل هذا الصندوق، هو معرفة من ينبغي أن يوفر التمويل. الخيارات الوحيدة التي تظهر مفتوحة، هي إمّا جعله على عاتق المشغلين، والذي لا يمكن أن يذهب دون معارضة قوية من طرفهم. أو جعله على عاتق الحكومات والأمر بالتأكيد لن يسعدهم كثيرا.[1]

[1] Tullio TREVES, opcit, pp 848-849.

في خضم ما سبقت الإشارة إليه، من الواضح أنّ القانون الدولي، سواء كان ذلك في شكل مبادئ القانون الدولي العرفي أو الصكوك العالمية والإقليمية أو حتى الاتفاق الطوعي الخاص (أبول)، غير كاف حاليا لمعالجة مشكلة الانسكاب النفطي الناجم عن استغلال قاع البحر.

كما أنّ تشكيل صك متوسطي جديد يتطلب حتما العديد من التنازلات والكثير من الوقت. لأنّ اعتماد نص غير مرضي لا يأخذ في الاعتبار مصالح الدول والشركات قد يواجه صعوبات لدخول حيز النفاذ.

ومن المعلوم أنّه مهما بلغت العناية التي تم بها بناء المنشآت البحرية وتشغيلها، فإنّ خطر حدوث كوارث يظل قائما. وطالما هناك شغور في نظم المسؤولية على الصعيد الدولي والمتوسطي، على الدول التي تتقاسم سواحل البحر المتوسط أن تسن تشريعات قوية المضمون. ويمكن اتخاذ القانون الأمريكي كنموذج كونه أثبت فعّالية كبيرة للتعامل مع حادثة "ديب واتر هورايزون".

إنّ قانون التلوث بالزيت الأمريكي يحتوي على نظام للمسؤولية على حوادث المنشآت البحرية أحسن بكثير من ذلك الموجود على المستوى الدولي. بحيث يتبنى مسؤولية موضوعية مع استثناءات محدودة، ينص على حدود للمسؤولية واضحة، يلزم المشغل بضمان مالي قبل إصدار أي ترخيص، نطاق الأضرار القابلة للتعويض واسع، يؤسس لصندوق التعويض يتكفّل بتعويض الضحايا التي لم تلب مطالبهم.[1] ويفرض حتى مسؤولية جنائية في حالة مخالفة أحكامه.

بالإضافة إلى ذلك، يكون حريٌ بالدول التي تجري تقييما للأثر البيئي العابر للحدود أن تتشاور مع الدول المجاورة حول مسألة التعويض في حالة وقوع ضرر. وتحرص على عقد اتفاقيات ثنائية في هذا المضمار قبل بدأ مرحلة التطوير والاستغلال.

[1] Karl BLOM, opcit, pp 76-77.

خاتمة

خاتمة:

في الخطوات الأولى من هذا البحث، أظهرتُ أنّ البحر المتوسط يشهد حركية وطفرة كبيرة للأنشطة النفطية البحرية. فقد أجرت جل الدول المطلة عليه عمليات استكشاف واستغلال بشكل كبير في العقود الأخيرة، وذلك تحت تأثير الطلب المتزايد على الطاقة وبفضل الابتكار التكنولوجي الذي سمح بالوصول إلى أعماق كانت تُعتبر في ماضٍ قريبٍ نسبيا من قبيل الخيال، فأعطى الفرصة لبعض الدول المصنفة ضمن خانة الدول المتضررة جغرافيا، بسبب ضيق جرفها القاري، لكي تستكشف قاع البحر الممتد على طول سواحلها وإلى مسافات يسمح بها القانون الدولي.

ومن الواضح أنّ هذه الديناميكية جلبت معها عدداً من التحديات القانونية. ومن جملة النتائج المتوصل إليها بعد دراستها، أنّ عمليات الاستكشاف والاستغلال تؤثر بشكل مباشر على رسم الحدود البحرية المشتركة لأنّ حق الاستغلال يقتضي ممارسته داخل حدود الولاية البحرية للدولة الساحلية، وهذا ينطوي بالضرورة على تحديد الحدود البحرية مع الدول المجاورة. لكن طبيعة البحر المتوسط الشبه مغلقة والضيّقة أزّمت الوضع.

ففي السابق نجا البحر الأبيض المتوسط من تقسيمه إلى مناطق اقتصادية خالصة بحكم اتفاق ضمني بين الدول المطلة عليه من أجل الحفاظ على مساحات من أعالي البحار. لكن ثروات باطن الأرض أعادت النظر في هذا الاتفاق. ورغم أنّ ا.ا.م.ق.ب وفّرت القواعد الضرورية لعملية الترسيم إلا أنّ الخلافات الحدودية لا تزال رائجة بسبب عدم وجود إرادة سياسية لتذليل العقبات.

إنّ مشكلة ترسيم حدود المناطق البحرية بين دول المنطقة لا تخرج عن حتمية التعاون، لأنّ التنطّع والانفراد بالاستكشاف والاستغلال لا يتمخض عنه إلا توترات وتفاقم المنازعات بشأن حقول النفط والغاز، ولكن يمكن للمنطقة أن تكون أفضل إذا أمكن حل هذه الخلافات من خلال القنوات القانونية ودون اللجوء إلى استخدام القوة. ويمكن لأدوات، مثل اتفاق التوحيد العابر للحدود ومنطقة التنمية المشتركة أن تسهّل زيادة التعاون بين البلدان وتحول مكامن المحروقات إلى عامل تآزر وليس عامل مواجهة وتناطُح. كما أنّ الحاجة الاقتصادية لجذب المستثمرين الأجانب قد تكون أيضا حافزا لمزيد من التعاون.

زيادة على ذلك، فإن منطقة التنمية المشتركة تستجيب لمشكلة تداخل الجروف القارية غير المضبوطة، وتُشجع على إنشاء أنظمة لإدارة الموارد الطبيعية المشتركة وتضمن الأمن القانوني لعمليات استغلال المحروقات البحرية. وهذا الأمن يتمثل أساسا في غياب مطالب إقليمية للمنطقة محل الاستغلال، وعدم وجود منافس عليها.

من جهة أخرى، تشييد وإقامة المرافق البحرية اللازمة لاستغلال مكنونات قاع البحار من شأنه أن يعيق الاستخدامات الأخرى للبحر. إنّ ا.ا.م.ق.ب بخلاف ا.ج.ج.ق، حقّقت تقدّما مهما في محاولة التوفيق بين الأنشطة النفطية البحرية والاستخدامات المشروعة للبحر بحيث جلبت أحكاما جديدة وطوّرت أخرى كانت موجودة. لكن كرّست أكثر فلسفة حصرية الحقوق الاقتصادية للدول الساحلية وضرورة عدم تعطيلها. ونتيجة لذلك، في غالب الأحيان تعطي الأولوية للدولة الساحلية وفي مرات قليلة تُرجّح حقوق الدول الأخرى.

ورغم ذلك، الممارسة العملية تعطي الحق للدولة الساحلية لقمع الحريات الأخرى، وما يكون لهذه الأخيرة إلا التكيُّف مع الأمر الواقع المفروض عليها. ولحد الآن فشل القانون الدولي في توفير إطار قانوني للتشاور وعدم تضمنه أحكاما شاملة ومفصّلة لحل النزاعات بين الاستخدامات المختلفة للبحار.

وفي الواقع، لن يُتمكن من تحقيق تعايش بين حقوق الدول الساحلية والدول الأخرى إلا بشرط أن يأخذ في الاعتبار كل طرف وجود الآخر.

كذلك فيما يخص تحصين المنصات الثابتة والمتنقلة من الاعتداءات الخارجية عندما تكون بصدد الاستغلال، سواء في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية، فقد وضع القانون الدولي مجموعة من الآليات، لها إيجابياتها وسلبياتها، ترمي لحفظ أمن المنشآت. ولكن للوصول إلى حماية تستجيب للتحديات في المنطقة لا يجب الاكتفاء بهذه الآليات، وإنّما يقتضي الأمر تدعيمها بالقوة الصلبة (القوة العسكرية) التي بمقدورها صنع الفارق.

خلّصنا أيضا إلى أنّ تطوير حقول المحروقات البحرية يمكن أن يكون له تأثيرات مختلفة على البيئة البحرية، لأنّ احتمال حدوث انسكابات أو حوادث عرضية ليس هو الطرح الوحيد؛ وإنّما أيضا التصريف الروتيني لمخلّفات الحفر من العمليات العادية، لا سيما وأنّ التأثيرات التراكمية الناجمة عن ذلك قد تفوق حادث تلوث عرضي.

ورغم الخطر التي يشكله التلوث التشغيلي لا يوجد أي اتفاق دولي خاص بالنفايات التي تفرزها عمليات الحفر والانتاج البحري، إلا مجرد التزامات عامة لحماية البيئة من عمليات استكشاف واستغلال قاع البحر. لكن الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة استدركت الوضع وتبنت البروتوكول البحري والذي كما رأينا أطّر هذه الافرازات بشيء من التفصيل حتى وإن كان أحيانا تعتريها بعض النقائص. ولم تقف عند هذا الحد، بل بمجرد دخوله حيز النفاذ أتبعته بخطة عمل كان القصد من ورائها تفعيل أحكامه، تدعيمها وتصحيحها بعد فترة سُبات دامت 16 سنة.

أمّا بالنسبة للتلوث العارض، فيتضح نطاق المخاطر البيئية في صورة الكارثة التي ضربت سواحل الولايات المتحدة في أفريل 2010. ورغم بشاعة الحادث لم يتمكن المجتمع الدول من إصدار صكوك تضبط قواعد سلامة موحّدة والتي عند تطبيقها قد تقلل إلى أقصى حد وقوع حوادث كبرى. فكل المساعي المبذولة في هذا الميدان باءت بالفشل، إلا ربما على الصعيد الإقليمي حيث أصدرت المؤسسات الأوربية بعد جُهد جاهد التوجيه البحري الذي عاد بالفائدة على جزء من البحر المتوسط.

إنّ عدم الفلاح في منع التلوث العارض يقتضي أمرين، أولا: القيام بكل التدابير الوقائية للسيطرة عليه والحد من انتشاره. ثانيا: التعويض عن الأضرار المتأتية منه.

فأمّا حالات الطوارئ، فاستنتجنا أنّ النصوص الدولية والإقليمية وفّت بالغرض من قيامها، بينما الاتفاقات دون الإقليمية تحتاج إلى رسكلة لتكييفها أكثر مع الأنشطة النفطية البحرية لأنّ العلة من إعدادها كانت تصبو أساسا لمجابهة التلوث الناجم من ناقلات النفط. كما أنّ الهيئات الإقليمية المتوسطية (المركز الإقليمي، الوكالة الأوربية) تحتاج للمزيد من الوقت والعمل لاكتساب التجربة والخبرة اللازمة للتعامل مع حوادث المنصات النفطية والغازية.

وأمّا في موضوع المسؤولية والتعويض، فيبقى من المواضيع الشائكة التي أحدثت الكثير من اللغط. فقد تستطيع الدول أن تضع نظاما للمسؤولية مناسبا لتحقيق تعويض فوري وكاف على المستوى الوطني. لكن التعويض عن التلوث العابر للحدود لن يكون ذا فعّالية إلا من خلال اتفاق دولي.

رُسِم مصير النظام الدولي للمسؤولية والتعويض في الاجتماعات الأخيرة للجنة القانونية التابعة ل م.ب.د. فعلى الرغم من أنّ الأمين العام للمنظمة أكد للمندوبين أنّه لا توجد وكالة تابعة للأمم المتحدة

لها سلطة أفضل لمعالجة هذه المسائل من م.ب.د،[1] إلا أنّ الدول النافذة في الكواليس استطاعت أن تجهض كل مبادرة في هذا الشأن عن طريق إبعاد هذه المسألة من نطاق المنظمة.

إنّ تحليل الإطار الذي يحكم التعويض عن أضرار عمل المنصات مكّن من تسليط الضوء على العديد من الثغرات وعدم كفايته، سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي. وإذا استمر هذا الوضع، قد تصير تسريبات النفط العابرة للحدود في البحر المتوسط غير قابلة للتعويض لعدم وجود قواعد واضحة.

ومن النتائج المتوصل إليها أيضا أنّ عمليات إزالة المنشآت المهجورة وإن كانت مؤطرة بقواعد واضحة وبشيء من التفصيل، إلا أنّها تدخل أكثر في مفهوم القانون اللين الفاقد لعنصر الإلزام. لذلك تحتاج دول المتوسط إلى وضع تشريعات وطنية شاملة تتضمن التزامات مفصّلة لتفكيك المرافق البحرية بشكل كلي وتتفادي قدر الإمكان الاكتفاء بالتفكيك الجزئي نظرا للمشاكل التي يبقي يطرحها على المدى الطويل. وكذلك تجنب إغراقها إلا إذا كان يخدم البيئة البحرية استنادا على أدلة علمية. غير أنّ هناك شعورا بالتردد من جانب الدول لإدخال مثل هذه المواد التي قد تُثبط المستثمرين وتُنفِّر رؤوس الأموال.

وإذا كان من الضروري إعطاء حكم شامل على التأطير الدولي لاستكشاف واستغلال المحروقات البحرية، فإنّ القانون الدولي ظهر بأنّه خليط من الأدوات غير المكتملة ومجزأ بحيث فشل في لَمِّ شمل القواعد الناظمة لعمل المنصات النفطية. وإنْ وَضَع إطارا عاما من أجل تأسيس نظام عالمي إلا أنّ الحكومات تضل مترددة في أخذ زمام المبادرة لخلق اتفاق دولي من شأنه أن يغطي جميع الجوانب القانونية المتعلقة بعمليات الاستكشاف والاستغلال البحري. وفضّلت بدلا من ذلك الاعتماد على المقاربة الإقليمية.

في الواقع، اعترفت م.ب.د بنجاح هذه الأخيرة واعتبرتها أنسب الحلول لتنظيم استغلال البحار لأنّها تأخذ بعين الاعتبار خصوصية كل منطقة، وشجّعت الدول على إبرام المزيد من الاتفاقيات الإقليمية في مجال الحفر البحري وإدراج الجوانب التي لم يغطّها القانون الدولي.

ولحسن الحظ، فإنّ المقاربة الإقليمية على المستوى المتوسطي كانت أكثر تفصيلا وعالجت بعض الجوانب التي أغفلها الإطار الدولي، على الرغم من وجود نقائص تحتاج لإثراءات في المستقبل.

[1] Richard SHAW, regulation of offshore activity pollution liability and other aspects, opcit, p 307.

ومن الجدير بالتنويه في هذه المحطّة الختامية أنّ حاليا موضوع الحفر البحري غير مدرج في جدول أعمال أي منظمة دولية. ومن المستبعد أن يعاد فتح هذا الموضوع للنقاش إلا على المدى البعيد.

ومن المشروع أيضا أن نتساءل حول الالتزام الذي قطعته الدول أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الواحد والعشرون (21) للتغير المناخي في باريس في 12 ديسمبر 2015، الذي تمخض عنه اتفاق باريس بشأن المناخ،[1] حيث التزمت الدول بأن تقوم بكل ما في وسعها للحد من التغيير المناخي. فوفقا للمادة 1/2/أ يرمي هذا الاتفاق إلى *"الإبقاء على ارتفاع متوسط درجة الحرارة العالمية في حدود أقل بكثير من* ***درجتين*** *مائويتين فوق مستويات ما قبل الحقبة الصناعية ومواصلة الجهود الرامية إلى حصر ارتفاع درجة الحرارة في حد لا يتجاوز 1,5 درجة مائوية فوق مستويات ما قبل الحقبة الصناعية، تسليما بأنّ ذلك سوف يقلص بصورة كبيرة مخاطر تغير المناخ وآثاره"*.

حسب الوكالة الدولية للطاقة، لتحقيق هذا الهدف يجب استغلال فقط ثلث الاحتياطيات المؤكدة في العالم من الوقود الأحفوري.[2] وبمفهوم المخالفة، ثلثي الاحتياطيات المؤكدة يجب أن تبقي حبيسة طبقات الأرض. ونظرا للحماس من أجل استكشاف واستغلال ثروات الجرف القاري التي تعرفه منطقة البحر المتوسط ومناطق أخرى، لا سيما وأنّ تكلفة الحفر في المياه العميقة في انخفاض مستمر، كيف سيُتمكن من احترام هذا التعهد؟

في الختام، قد يكون حريٌ بنا تقديم بعض التوصيات دون الرجوع إلى تلك الإثراءات التي سبق إيرادها في متن الرسالة والتي يمكن أن تساهم ولم بالنزر اليسير في تطوير النظام القانوني التي يحكم استكشاف واستغلال قاع البحر في البحر المتوسط:

1-تعميم ونشر أفضل الممارسات والمعايير العليا في كل دول المتوسط وتطبيقها بصرامة. ولتحقيق ذلك يستحب الاستعانة بموقع الانترنت الذي أنشأته مجموعة العشرين في 2010 والذي يحتوي على أفضل الممارسات الموضوعة من طرف الصناعة النفطية البحرية للدول التي تعرف تقدما كبيرا في ميدان الحفر البحري.

---

[1] دخل حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2016. صادقت الجزائر عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 16-262 المؤرخ في 13 أكتوبر 2016 (ج.ر رقم 60 الصادرة في 13 أكتوبر 2016).

[2] EIA, world energy outlook 2012, executive summary, p 3.

وهذا الالتزام بتطبيق أحسن المعايير والممارسات لا ينبغي أن يقتصر فقط على المنشآت والعمليات التي ستنفذ في المستقبل، وإنّما أيضا على تلكم القائمة حاليا.

2-إبرام اتفاقات مع مناطق أخرى المشهود لها بالتقدّم في مجال تنفيذ الأنشطة النفطية البحرية لترقية التعاون وتبادل المعارف والخبرات على المستوى عبر مناطقي. وفي هذا الصدد، يمكن أن نعطي مثالا باتفاق التعاون بين لجنة أوسبار وأمانة اتفاقية أبيدجان[1] التي تبدو مثمرة. بدأ التعاون في 2011 بعد انعقاد اجتماع أول مشترك بين م.ب.د، لجنة أوسبار وأمانة اتفاقية أبيدجان. وكان الهدف الرئيس يتمثل في دعم بناء القدرات في مجال إدارة النظم الإيكولوجية في مجال الاستكشاف والاستغلال وغيره من الميادين الأخرى، وكذلك إعانة الأطراف المتعاقدة في اتفاقية أبيدجان على مراجعة هذه الأخيرة. ونظرا للنتائج المحققة تقرّر مواصلة التعاون عن طريق مبادرة ثانية استمرت من ماي 2015 إلى غاية أواخر 2017.[2]

3-إنشاء قاعدة بيانات (base de données) تتضمن كل المعلومات المتعلقة بالأنشطة النفطة البحرية على شاكلة ما فعلته لجنة أوسبار، بحيث يُستحب أن تُجمع فيها:

أ-كل المعطيات حول المكامن مثل: حال المكمن (في مرحلة استكشاف، تطوير...)، نوع الإنتاج (نفط، غاز)، عمق المكمن، نوع المرافق المنصّبة (ثابتة، متنقلة...).

ب- كل المعطيات حول المنشآت مثل وضعيتها (في حالة استغلال، في حالة بناء، في حالة توقف، مهجورة، في حالة تفكيك...).

ج-تقارير مفصّلة عن التصريفات والانبعاثات من المنشآت النفطية والغازية الناجمة عن التشغيل اليومي لها لغرض إجراء دراسات علمية حول تأثير ذلك على البيئة ومتابعة تطوّر ذلك.

د-البيانات المتصلة بالحوادث والتسريبات العرضية، لأنّ في الواقع يصعب الحصول عليها كون الشركات لا تحبذ الكشف عنها علناً. ومن ثم، على الأطراف المتعاقدة في اتفاقية برشلونة أن تضغط على الشركات النفطية العاملة في ولايتها القضائية للتعاون في تقديمها.[3]

4-إنشاء منتدى السلطات البحرية في البحر الأبيض المتوسط (Forum des autorités offshore en Méditerranée) على غرار مجموعة سلطات النفط والغاز البحرية للاتحاد الأوروبي أو منتدى

---

[1] اتفاقية أبيدجان مبرمة في 23 مارس 1981 ودخلت حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1997 وتهدف للتعاون في حماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية في منطقة غرب أفريقيا ووسطها.

[2] الموقع الرسمي للجنة أوسبار، http://www.ospar.org/about/international-cooperation/abidjan-convention#ftn1.

[3] De Smedt Kristel, Faure Michael, Liu Jing, Philipsen Niels, p 341.

السلطات البحرية في بحر الشمال[1] (North Sea Offshore Authorities Forum) نظرا لأهمية المبادرات الإقليمية في العمل المتعدد الأطراف.

يكون هذا المنتدى يضم السلطات المختصة لدول المتوسط ويرمي للتبادل المنتظم للمعارف والمعلومات والخبرات وأحسن الممارسات. وكذلك يجري مشاورات مع الصناعة النفطية البحرية وغيرها من أصحاب المصلحة.

ومن الجدير بالإشارة أنّ المفوضية الأوربية في الماضي كانت لها مبادرة لإنشاء هذا المنتدى. لكن لم ير النور لحد الآن.[2]

5-يجب أن يكون لعملية إصدار التراخيص دور حاسم في ترقية ممارسات الاستكشاف والاستغلال في الإطار المتوسطي لأنّ الترخيص هو أول أداة رئيسة لضمان إدماج أفضل الممارسات المعترف بها، سلامة الحفر، احترام الالتزامات البيئية وإدارة المخاطر. وبالتالي يقتضي الأمر منحه بطريقة مسؤولة.

ويبقي أن نؤكد في الأخير أنّ رغم السعي الحثيث للإحاطة بكل جوانب الموضوع، وعلى الرغم من حصره قبل الخوض فيه، إلا أنّنا نعلم يقينًا أنّ هناك نقائص في كثير من التفاصيل التي يمكن أن تكون مواضيع لبحوث أخرى.

وبهذا ننهي هذه الدراسة الموسومة بالجوانب القانونية لاستغلال المحروقات البحرية في البحر الأبيض المتوسط.

---

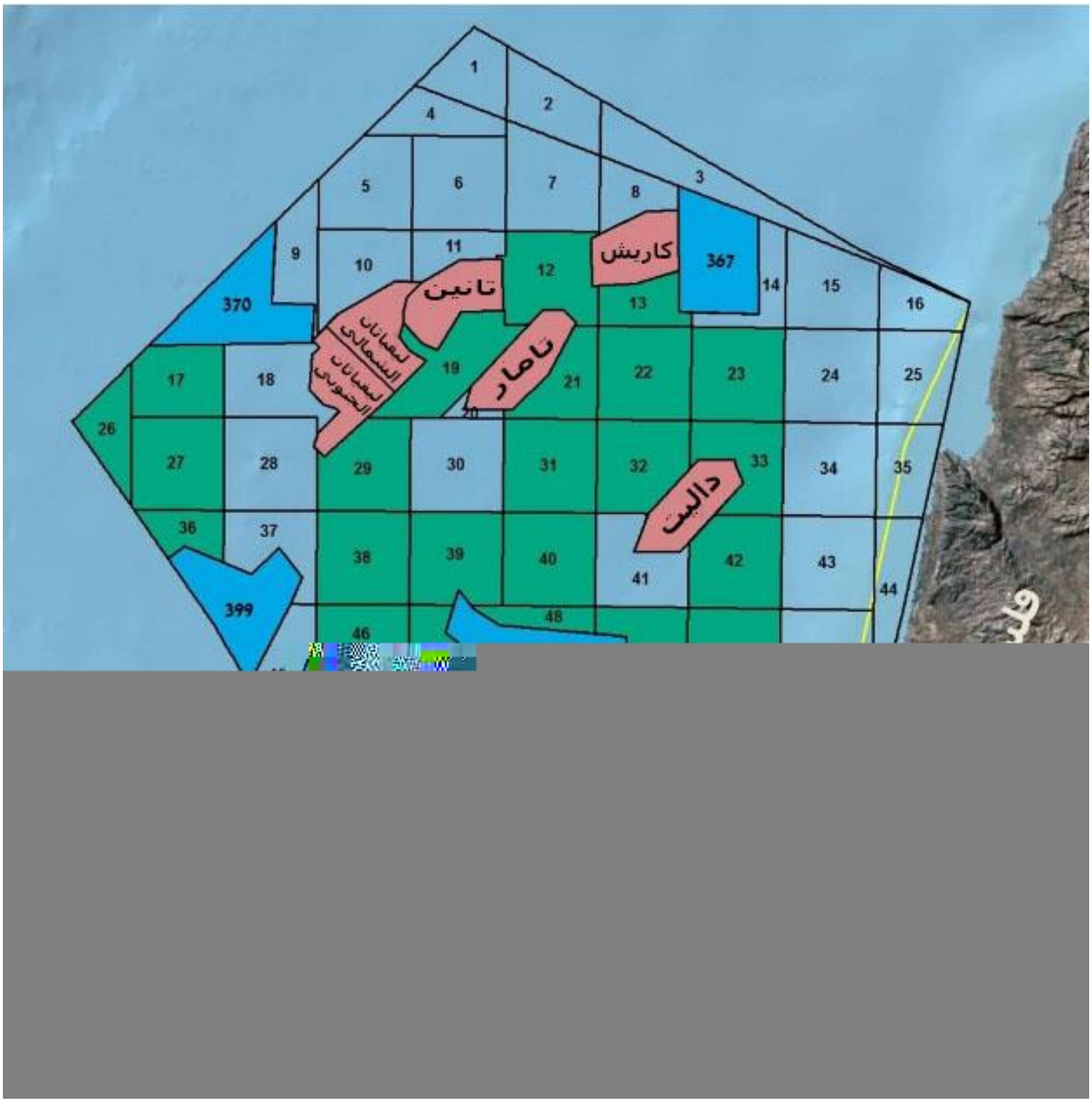
[1] يضم هذا المنتدى السلطات المختصة لكل من: النرويج، الدنمارك، جزر فارو، ألمانيا، ايرلندا، هولندا، السويد وبريطانيا. تأسس في عام 1989 ويهدف لضمان التحسين المستمر لمجالات الصحة والسلامة والبيئة للأنشطة النفطية البحرية.

[2] Vicky Ford, de la recherche et de l'énergie, rapport sur le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore, Commission de l'industrie, (2011/2072(INI)), 26/07/2011, p 10, § 23.

ملاحق

<u>الملحق رقم (1):</u>

الكتل البحرية لفلسطين المحتلة



المصدر:

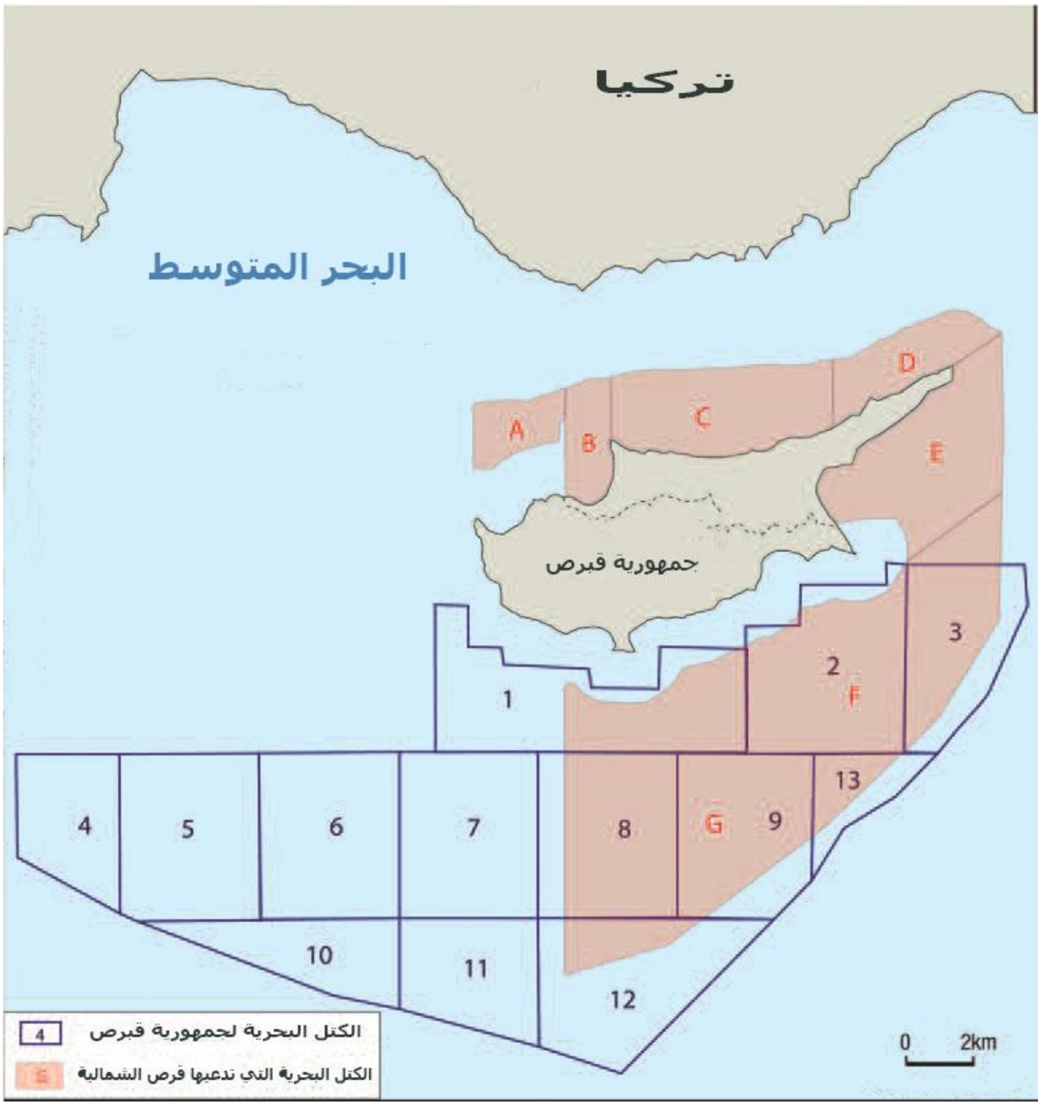
وزارة الطاقة والمياه لفلسطين المحتلة

http://www.energy-sea.gov.il/English-Site/Pages/1ST%20Bid%20Round/Tender_Block_Delineation.aspx

بتصرف

<u>الملحق رقم (2):</u>

الكتل البحرية لجمهورية قبرص



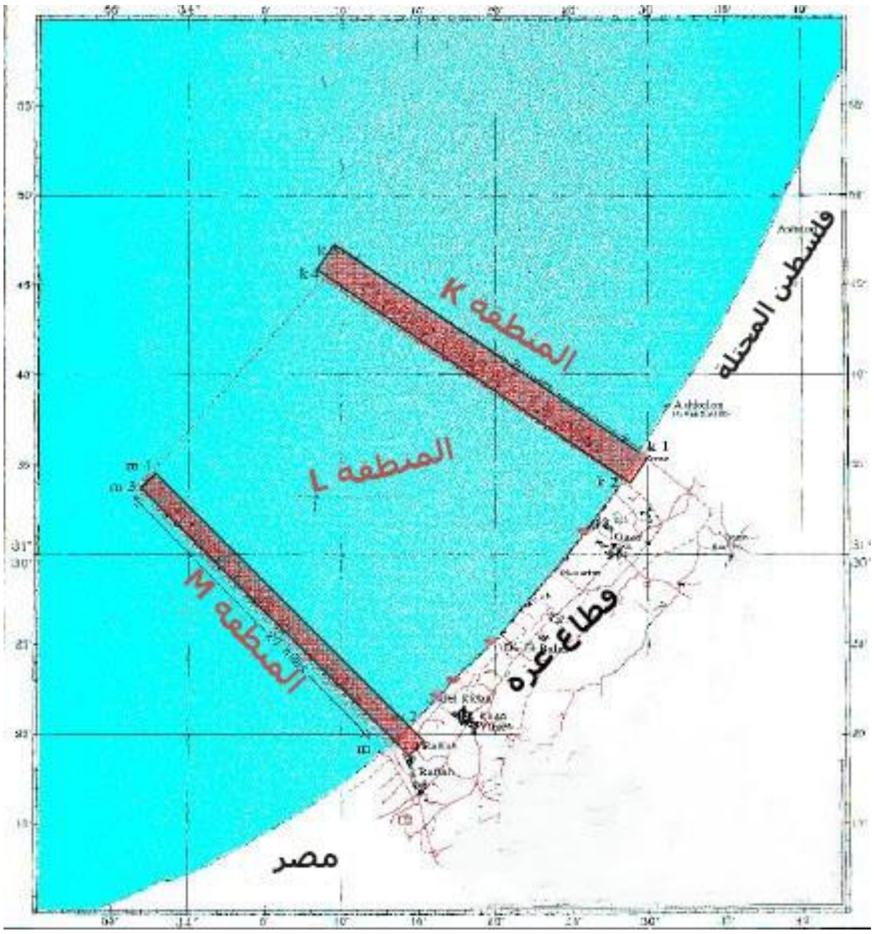
المصدر:

Guillaume HUET, opcit, p 25.

بتصرف

<u>الملحق رقم (3):</u>

منطقة النشاط البحري للدولة الفلسطينية



المصدر:

وزارة خارجية فلسطين المحتلة

http://www.mfa.gov.il/MFA_Graphics/MFA%20Gallery/1994/5/MFAG003p0.gif

بتصرف

<u>الملحق رقم (4):</u>

الكتلة البحرية الوحيدة للدولة الفلسطينية



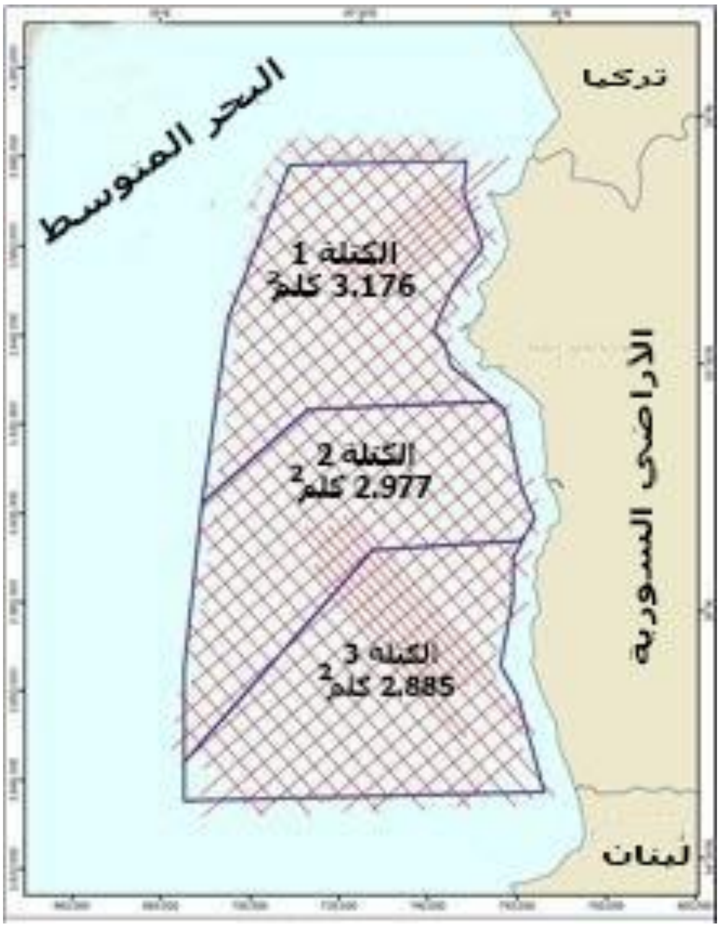
المصدر:

Guillaume HUET, opcit, p 12.

بتصرف

الملحق رقم (5):

الكتل البحرية السورية



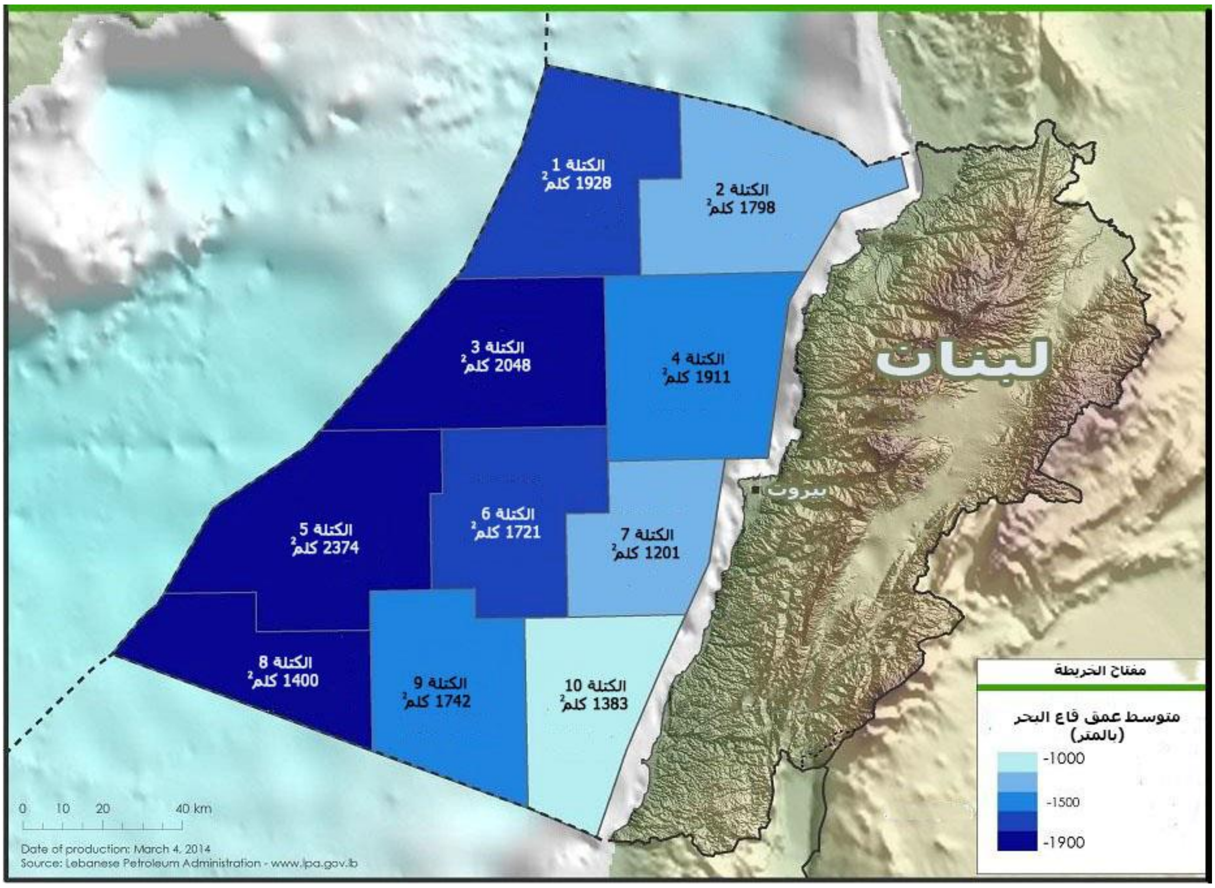
المصدر:

Maïté de Boncourt, Offshore Gas in East Mediterranean: From Myth to Reality, opcit, p 14.

بتصرف

<u>الملحق رقم (6):</u>

الكتل البحرية اللبنانية



المصدر:

هيئة إدارة قطاع البترول اللبنانية

http://www.lpa.gov.lb/mapsgallery.php

بتصرف

<u>الملحق رقم (7):</u>

خريطة تظهر امتداد حقل "نوا" و"ماري-ب" إلى حدود دولة فلسطين



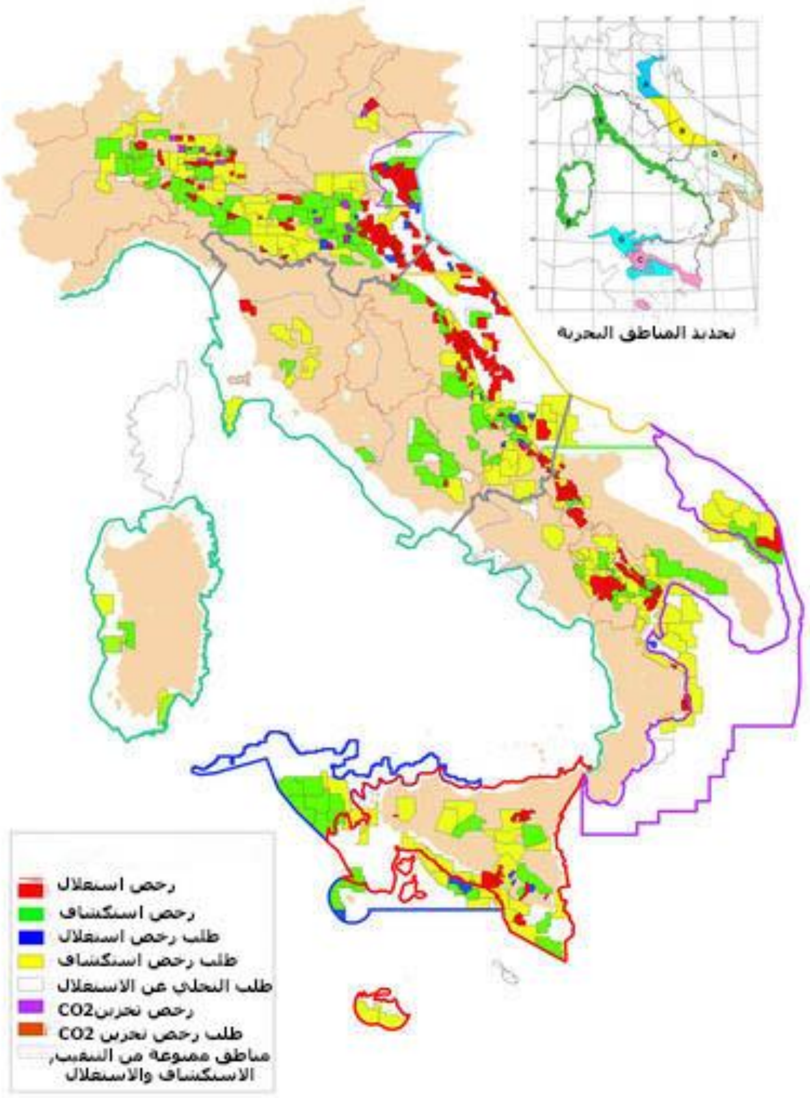
المصدر:

Peter EYRE, Israel's rape of Gaza's Natural Resources – The truth behind the conflicts, https://eyreinternational.wordpress.com/2012/11/16/israels-rape-of-gazas-natural-resources-the-truth-behind-the-conflicts/, 17/11/2012.

بتصرف

الملحق رقم (8):

الكتل البحرية الإيطالية



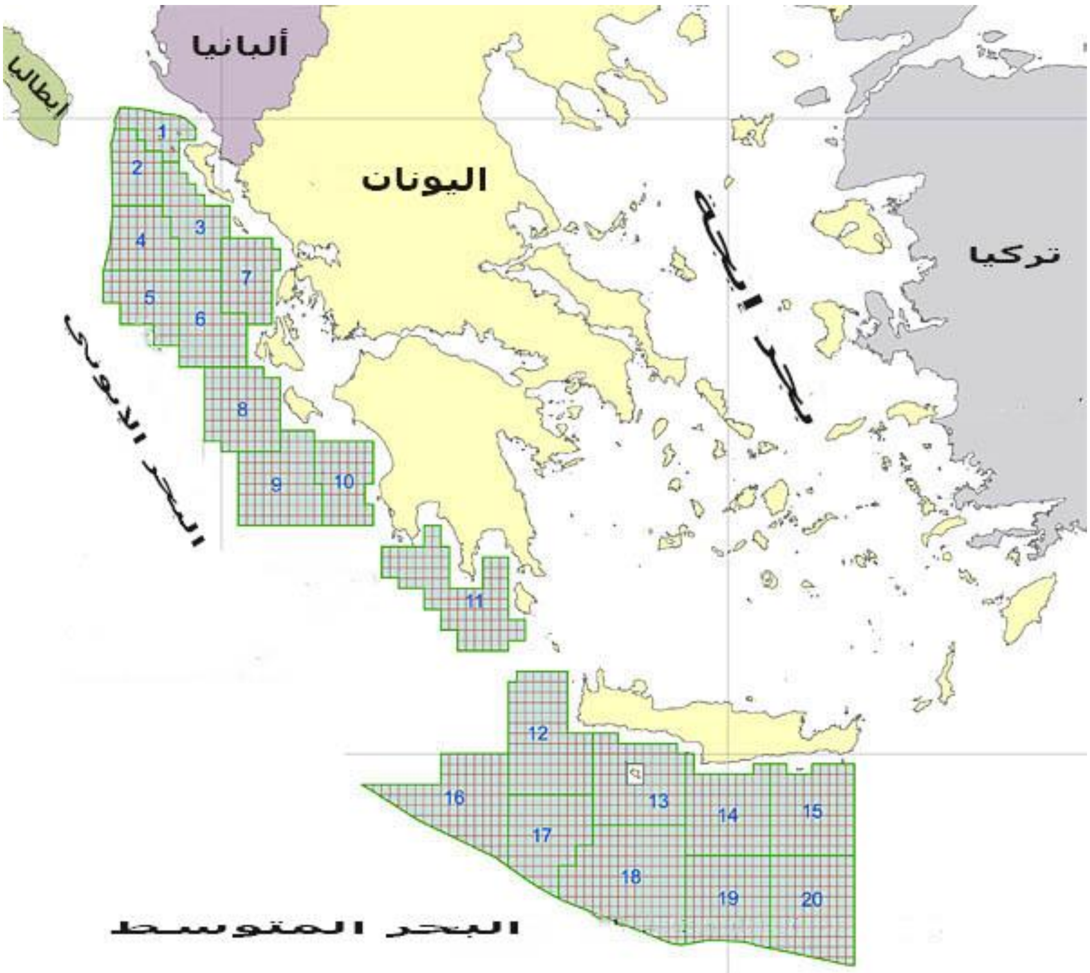
المصدر:

http://magazine.larchitetto.it/aprile-2016/gli-argomenti/attualita/estrazioni-contestate.html

بتصرف

الملحق رقم (9):

الكتل البحرية اليونانية



المصدر:

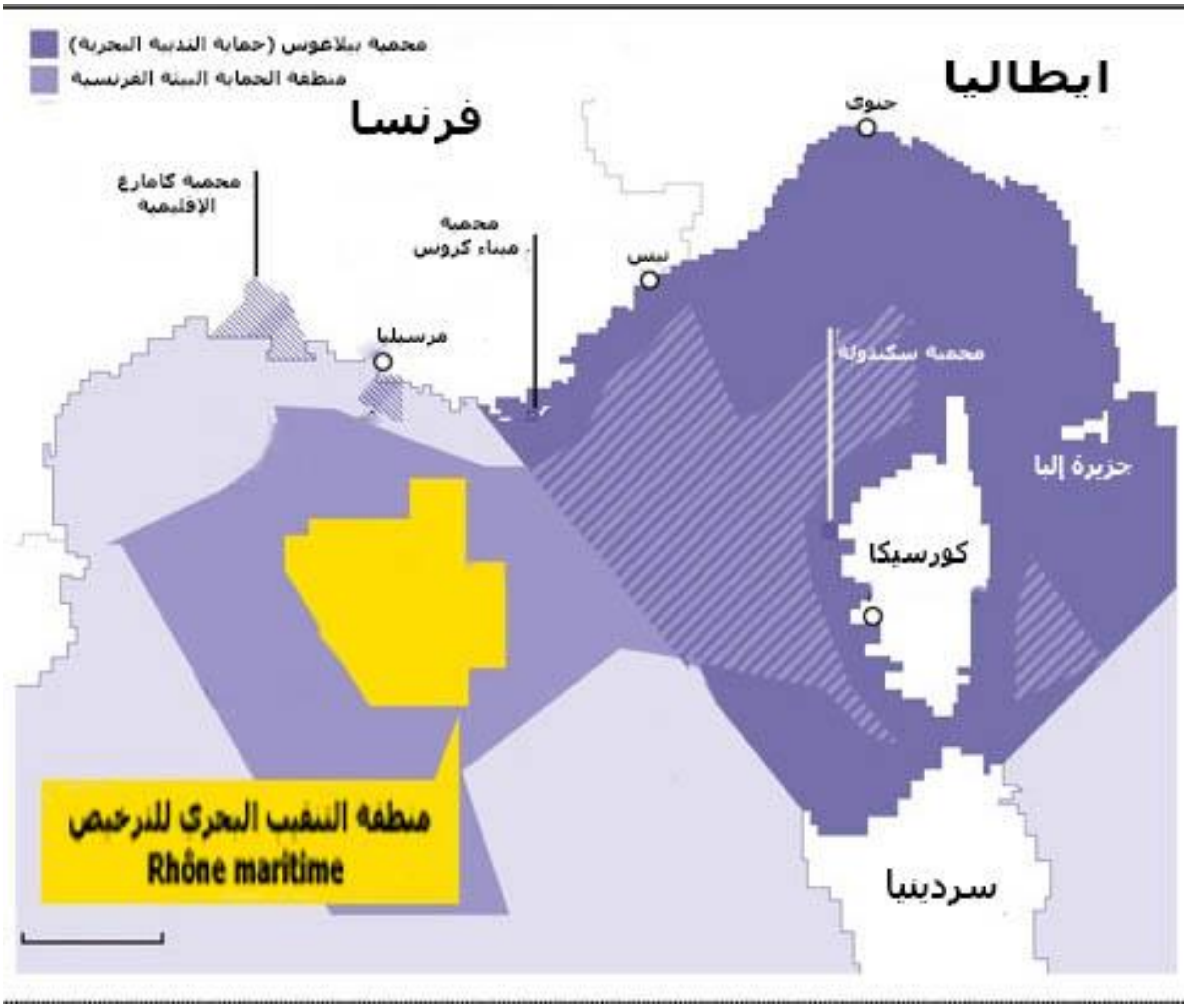
وزارة البيئة والطاقة وتغير المناخ اليونانية

http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=875&language=en-US

بتصرف

الملحق رقم (10):

الكتل البحرية الفرنسية



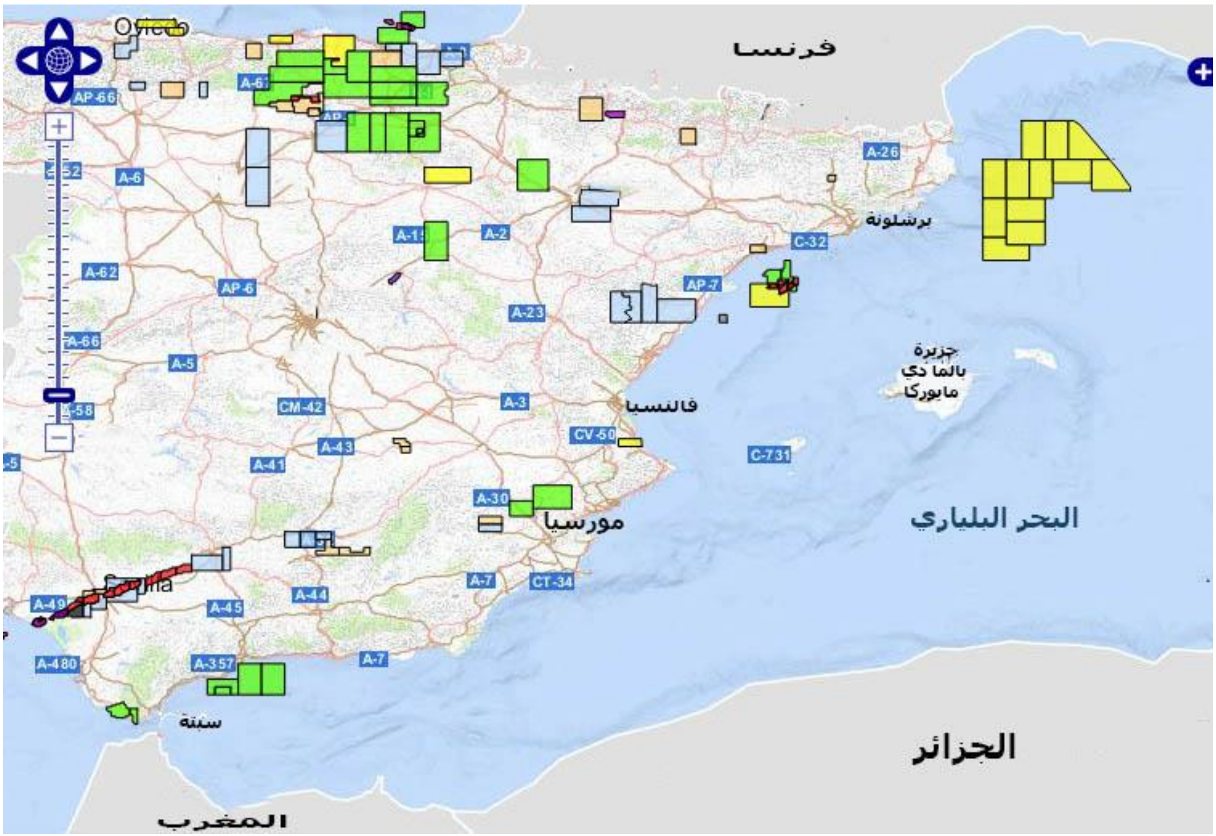
المصدر:

IFM, opcit, p 4.

بتصرف

الملحق رقم (11):

الكتل البحرية الإسبانية



المصدر:

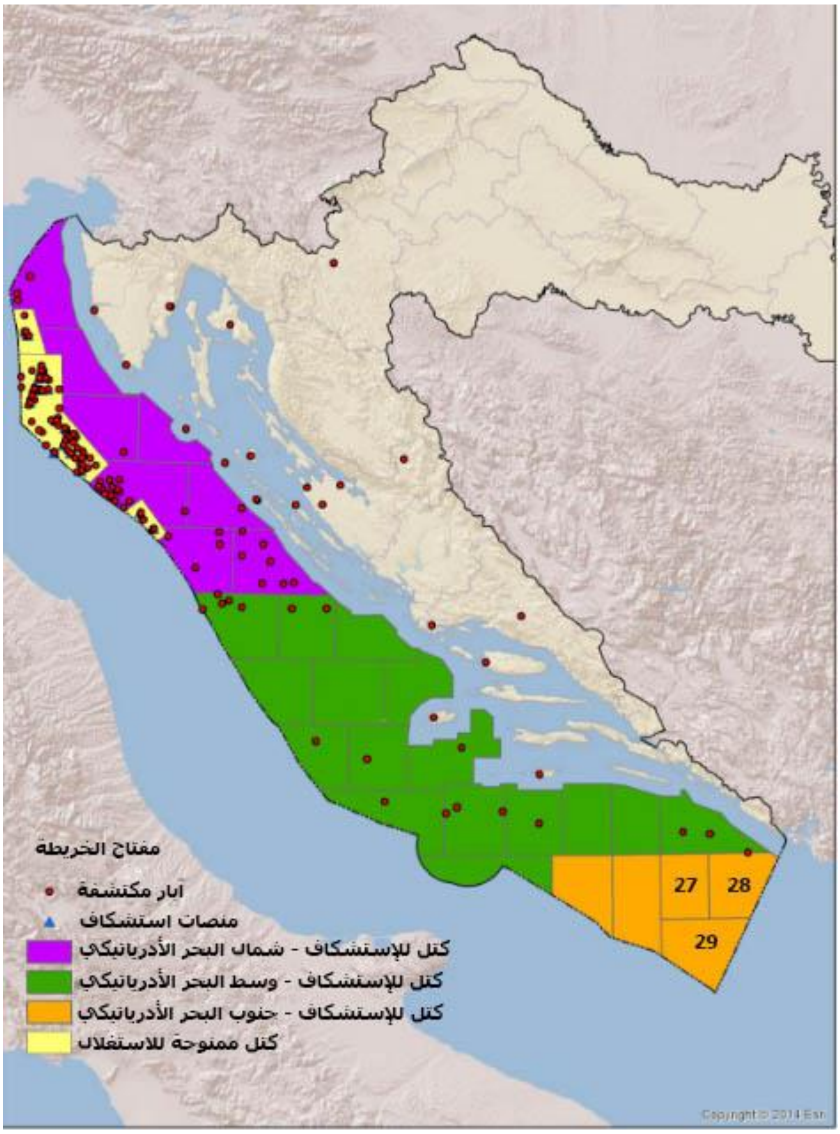
وزارة الطاقة الاسبانية

https://geoportal.minetur.gob.es/ATHv2/busquedaGeografica.do

بتصرف

الملحق رقم: (12)

الكتل البحرية الكرواتية



المصدر:

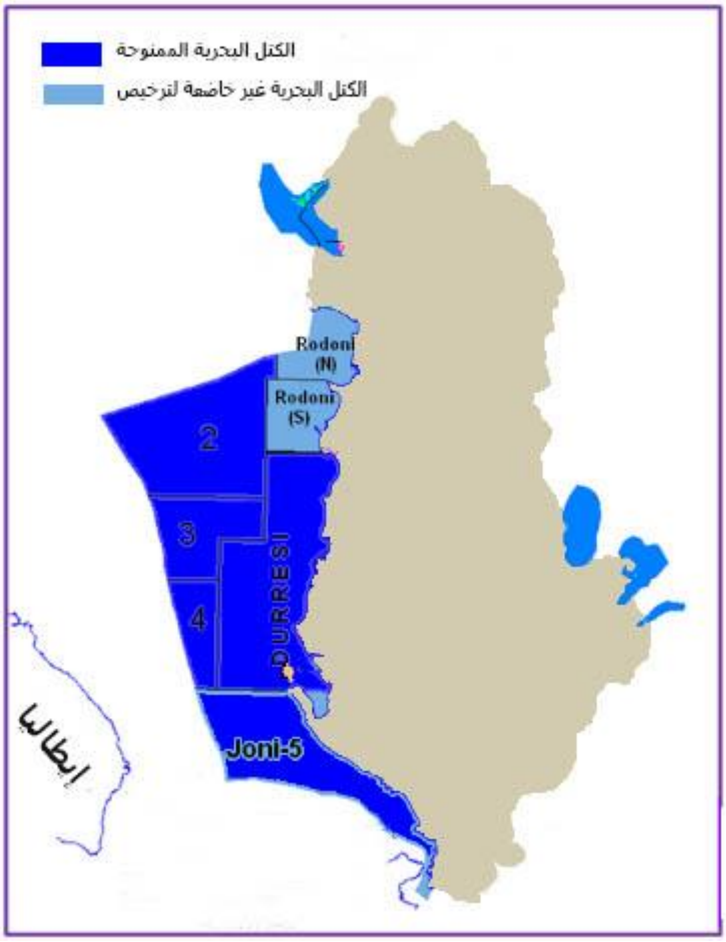
وكالة المحروقات الكرواتية

http://www.azu.hr/en-us/License-rounds/1st-Offshore-License-Round/Block-Area

بتصرف

<u>الملحق رقم (13):</u>

الكتل البحرية الألبانية



المصدر:

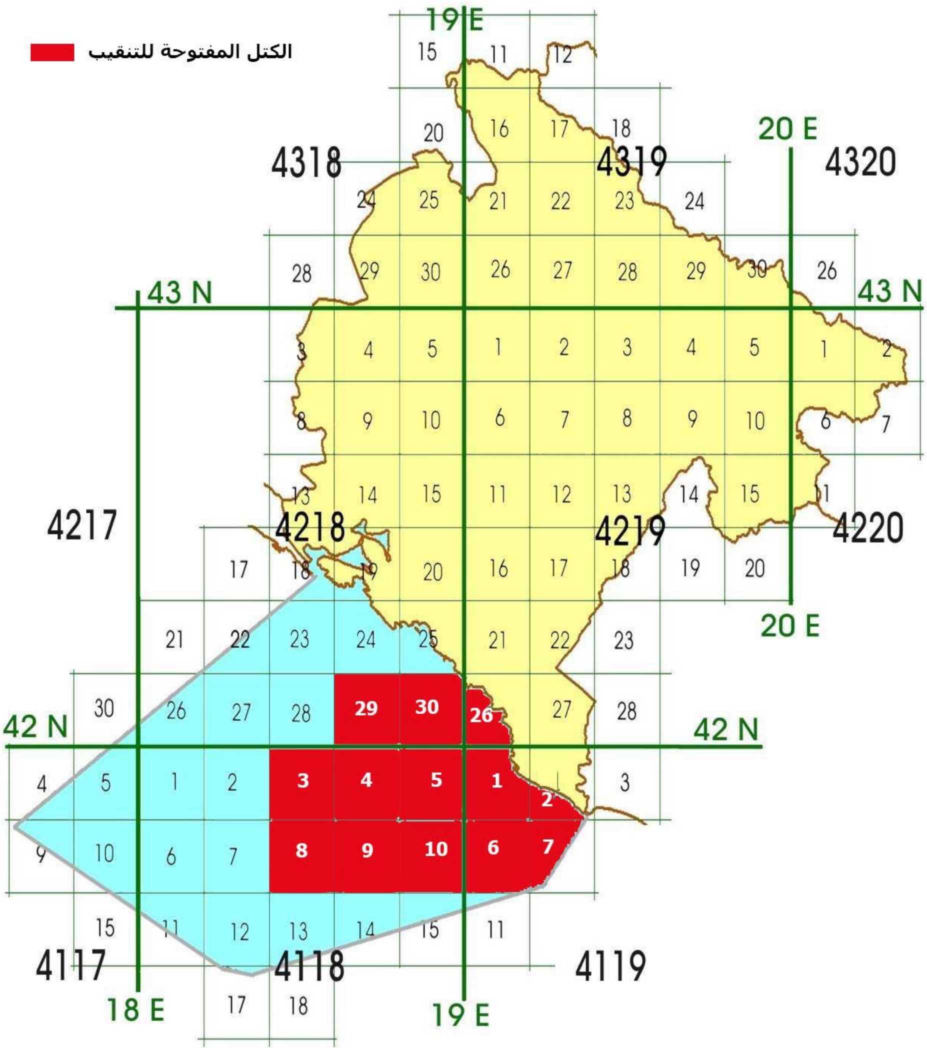
وزارة الطاقة والصناعة الألبانية

http://www.energjia.gov.al/al/publikime/blloqet−e−lira−te−kerkimit

بتصرف

الملحق رقم (14):

الكتل البحرية للجبل الأسود



المصدر:

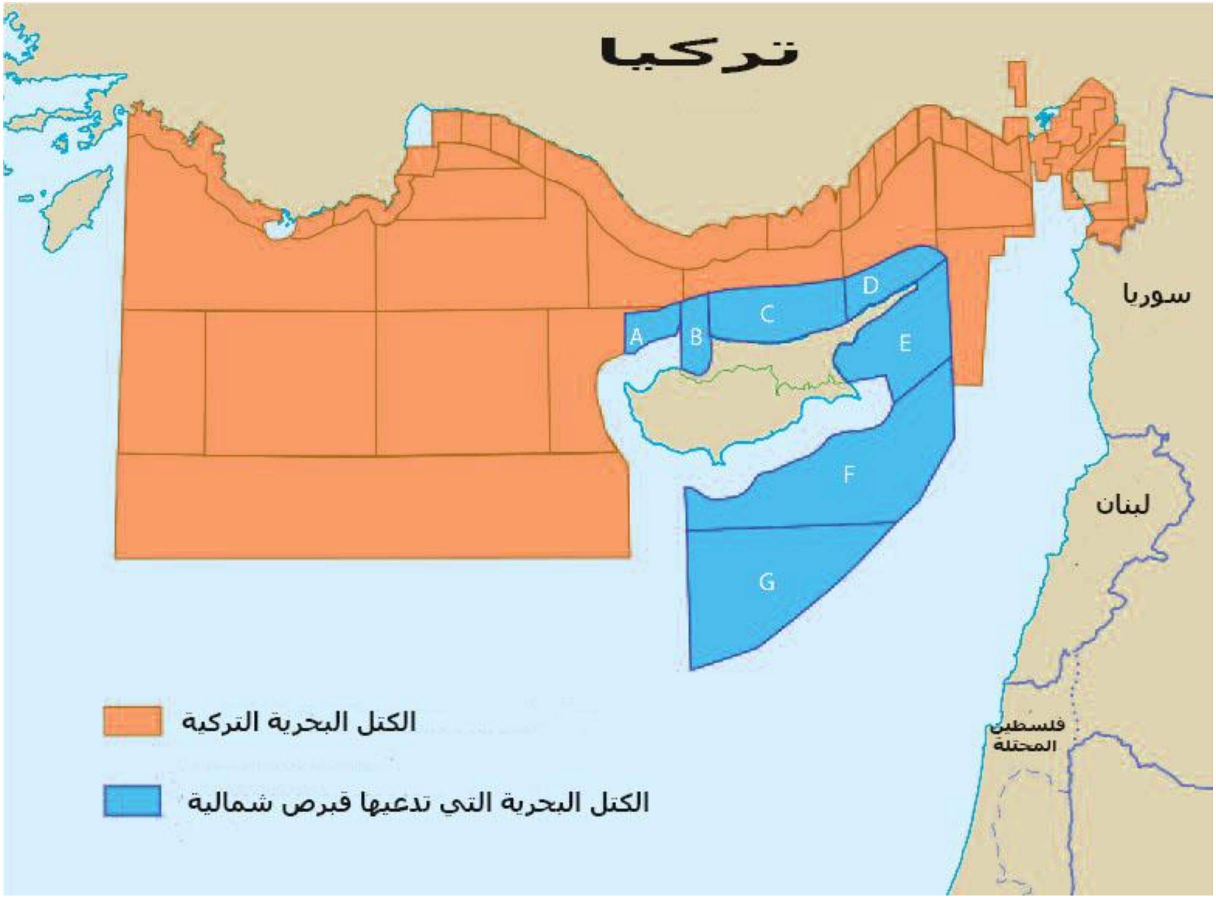
Decision on defining blocks for exploration and production of hydrocarbons,

3 March 2011, Annex 1

بتصرف

الملحق رقم (15):

الكتل البحرية التركية



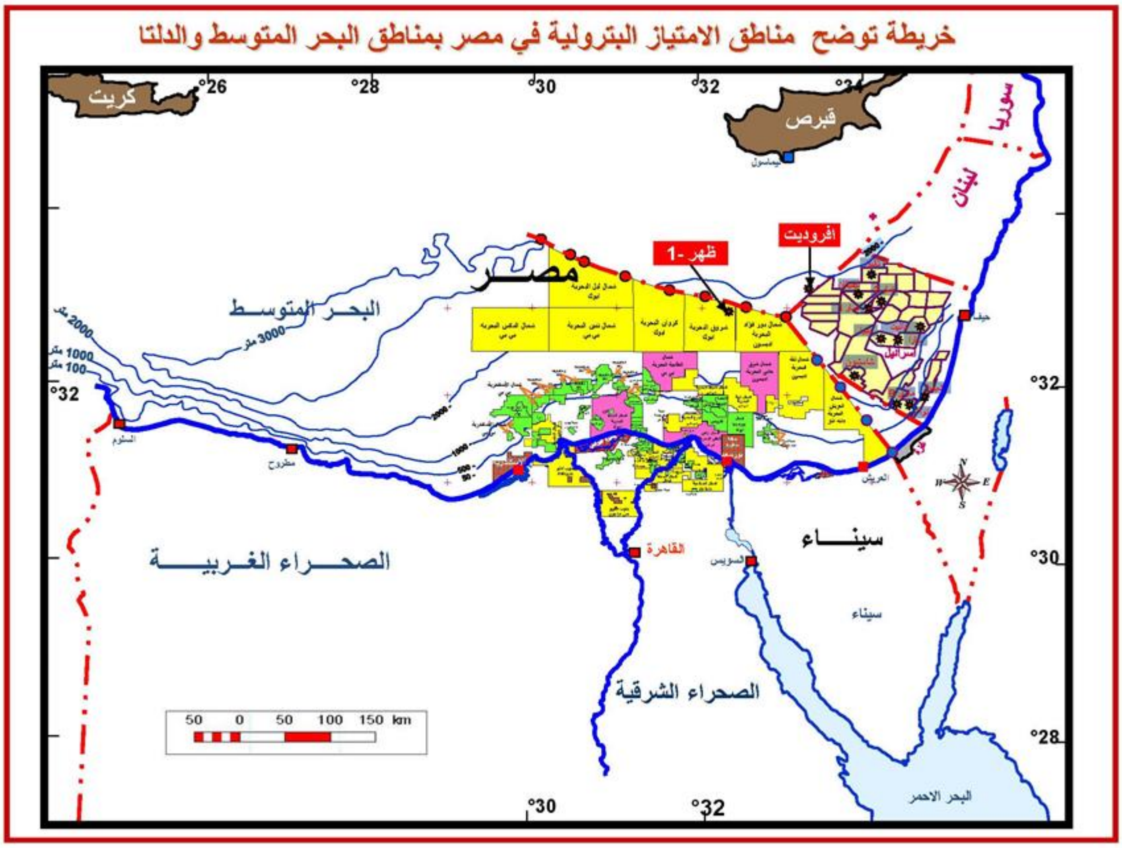
المصدر:

Ayla Gürel, Fiona Mullen, Harry Tzimitras, opcit, p 71.

بتصرف

الملحق رقم (16):

الكتل البحرية المصرية



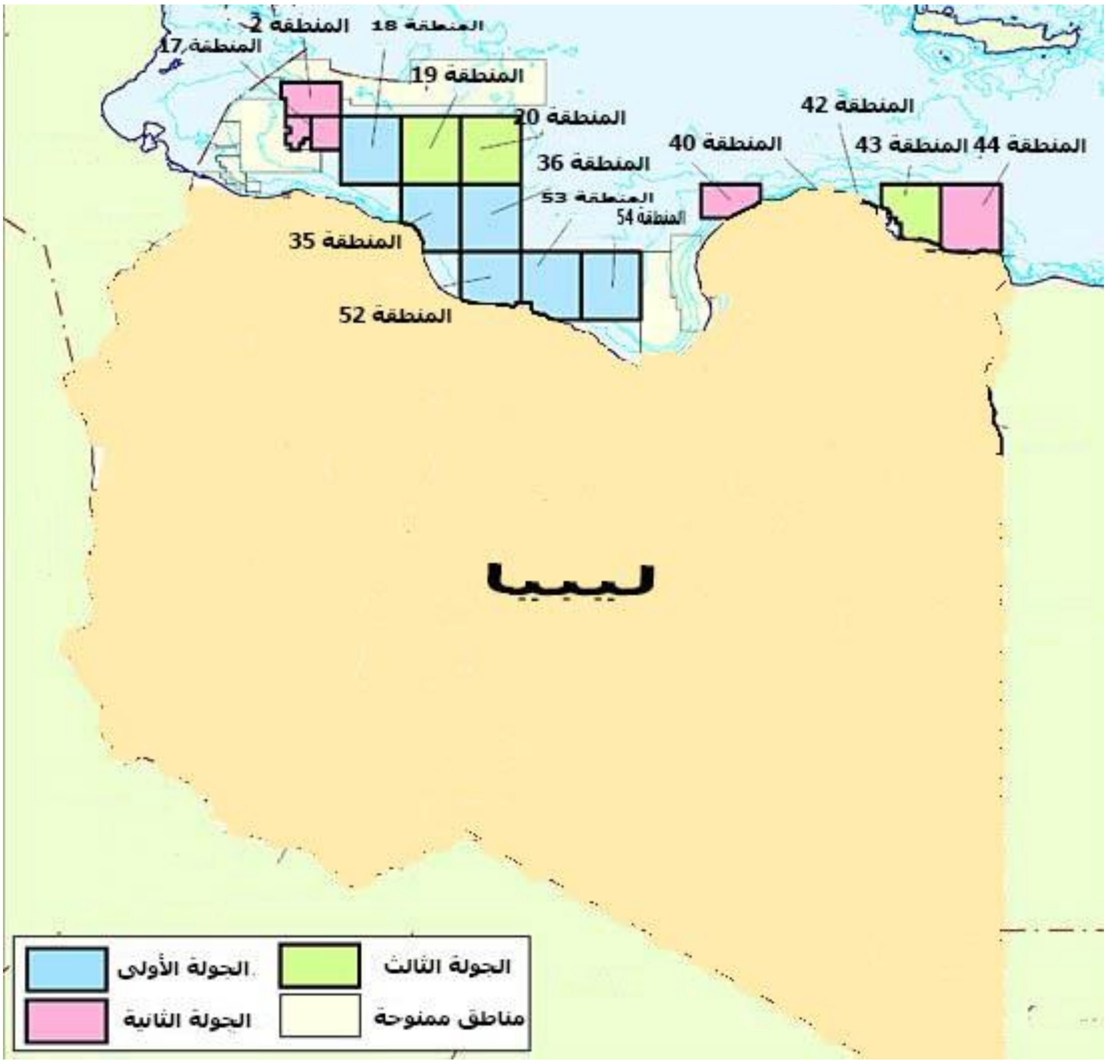
المصدر:

وزارة البترول والثروة المعدنية المصرية

http://www.petroleum.gov.eg/MediaCenter/PhotoGallery/PublishingImages/EgyptMediterraneanConcessionMap/Egypt_Cyprus_Israel_26052016_ar.jpg

الملحق رقم (17):

الكتل البحرية الليبية

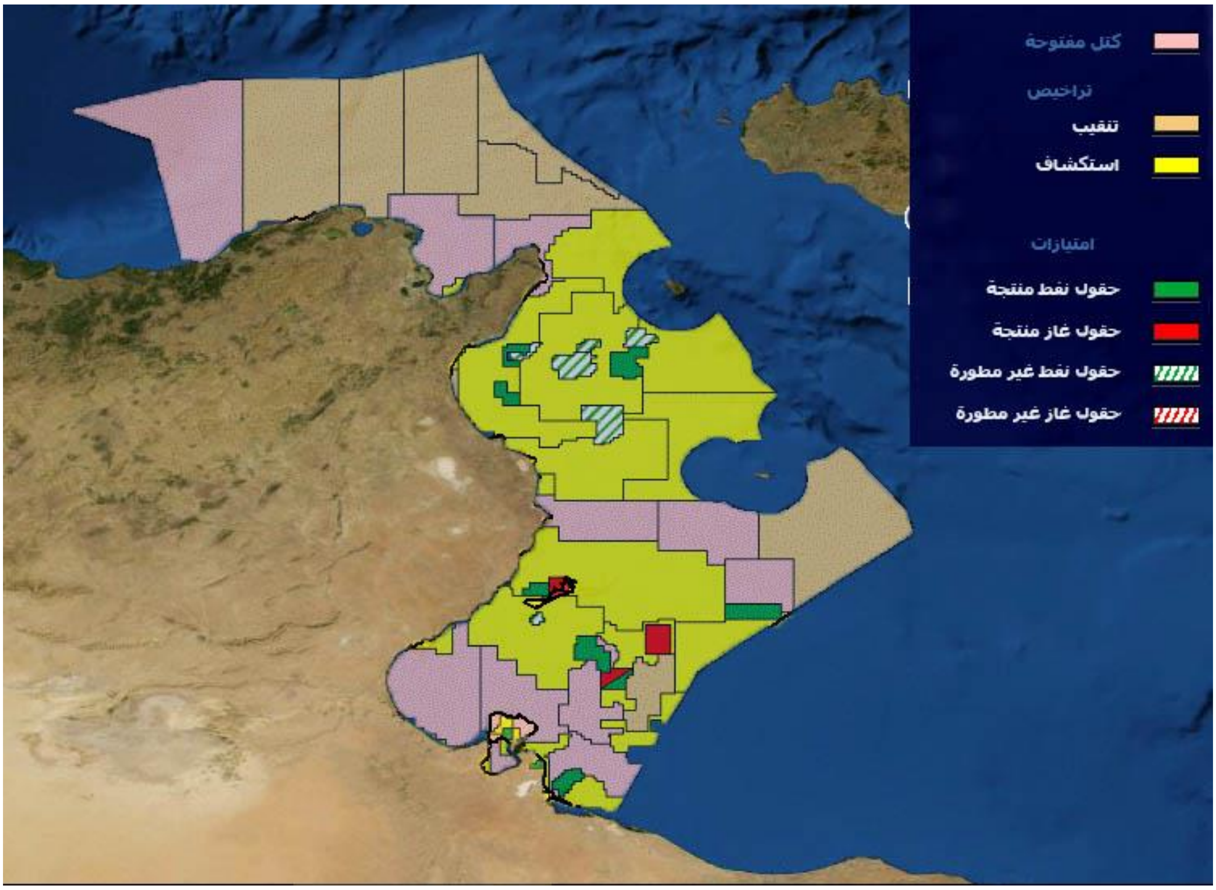


المصدر:

Michel CHOSSUDOVSKY, opcit.

الملحق رقم (18):

الكتل البحرية التونسية



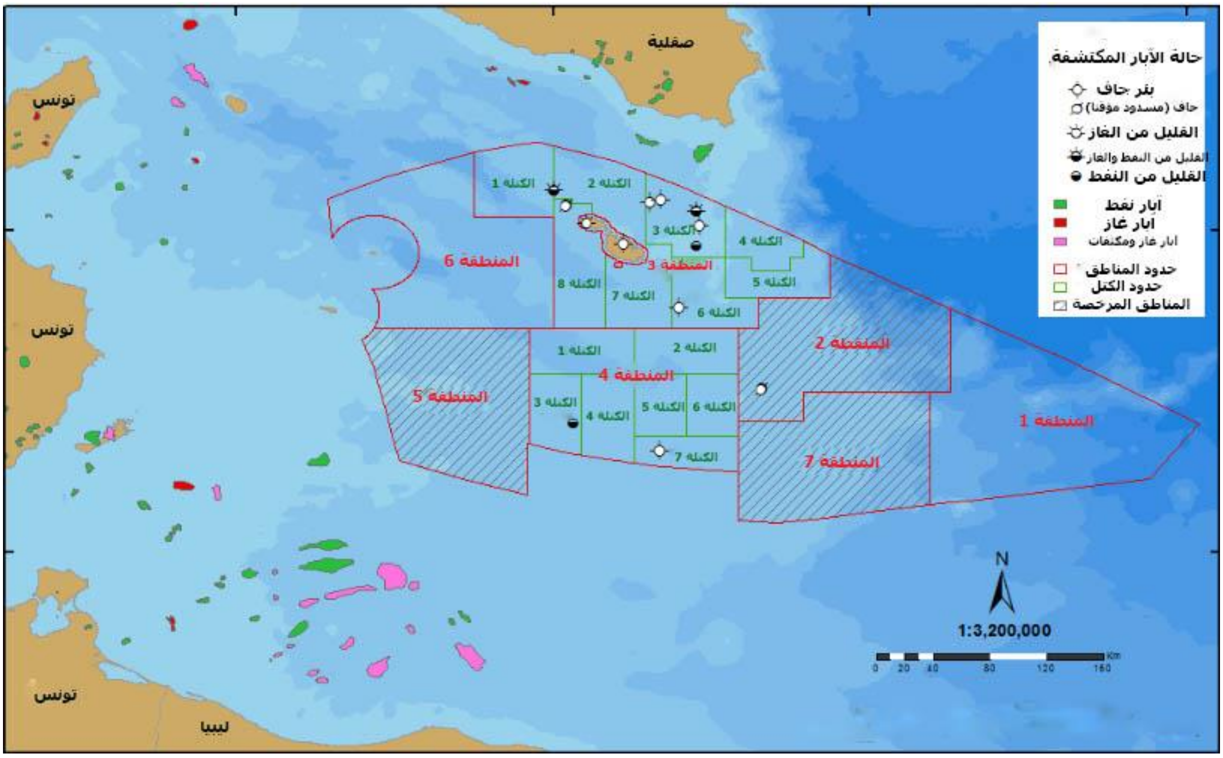
المصدر:

المؤسسة التونسية للأنشطة البترولية

http://www.sigetap.tn/globalmap/

الملحق رقم (19):

الكتل البحرية المالطية



المصدر:

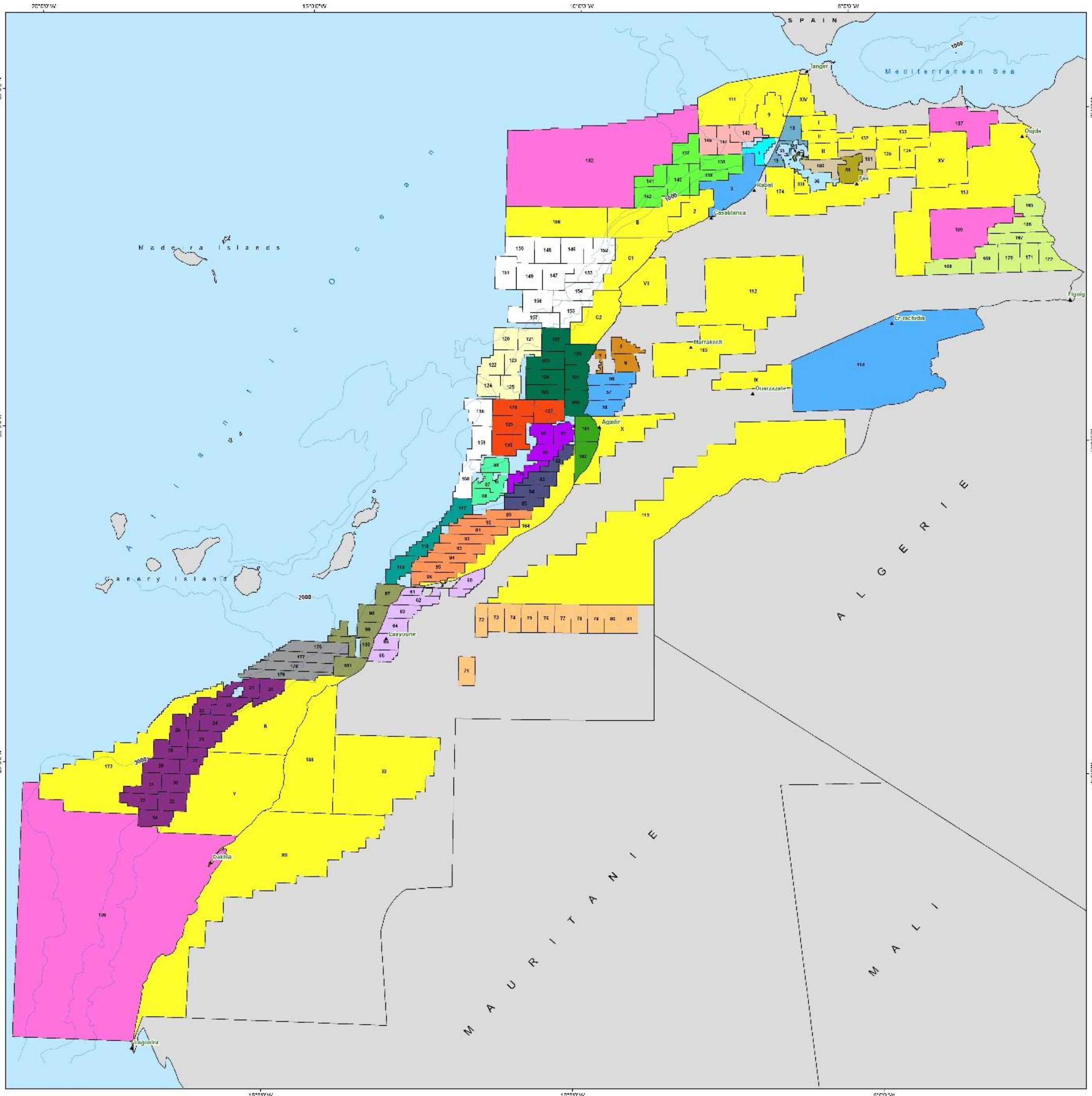
مصلحة الجرف القاري– وزارة النقل والبنية التحتية المالطية

http://mti.gov.mt/ContinentalShelf/PublishingImages/Pages/Oil-and-Gas-Exploration/Oil_exploration.png

بتصرف

الملحق رقم (20):

الكتل البحرية المغربية



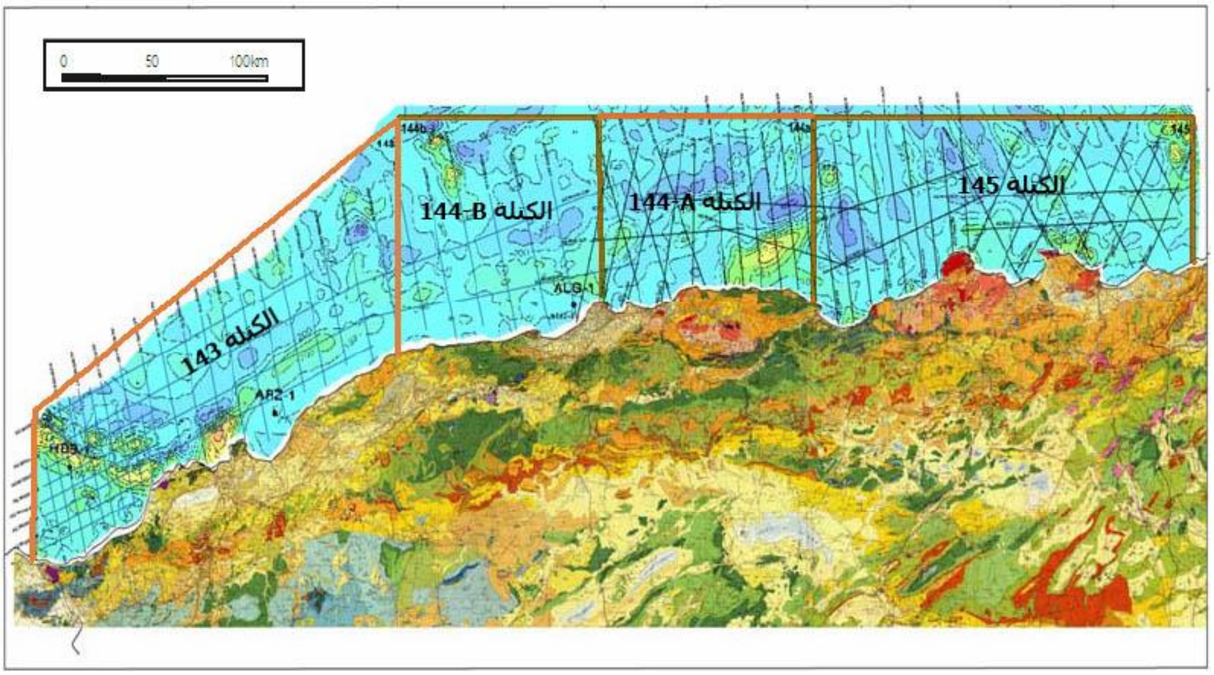
المصدر:

المكتب الوطني للهيدروكاربورات والمعادن المغربي

http://www.onhym.com/images/Cartes/Domaine_minier%2005_06_2015.jpg

الملحق رقم (21):

الكتل البحرية الجزائرية



المصدر:

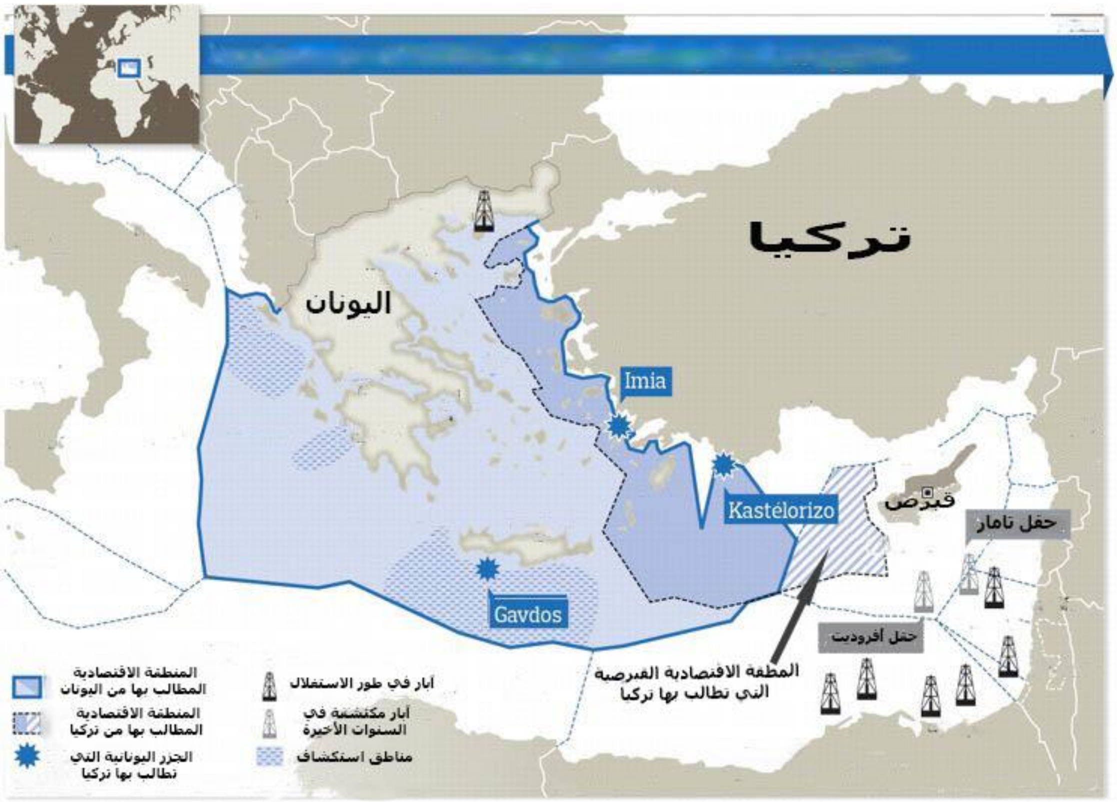
وزارة الطاقة الجزائرية

Algeria's Hydrocarbon Potential General Overview, p 19.

الملحق رقم (22):

يبيّن النزاع الحدودي بين تركيا واليونان

ويبيّن النزاع الحدودي بين تركيا وقبرص



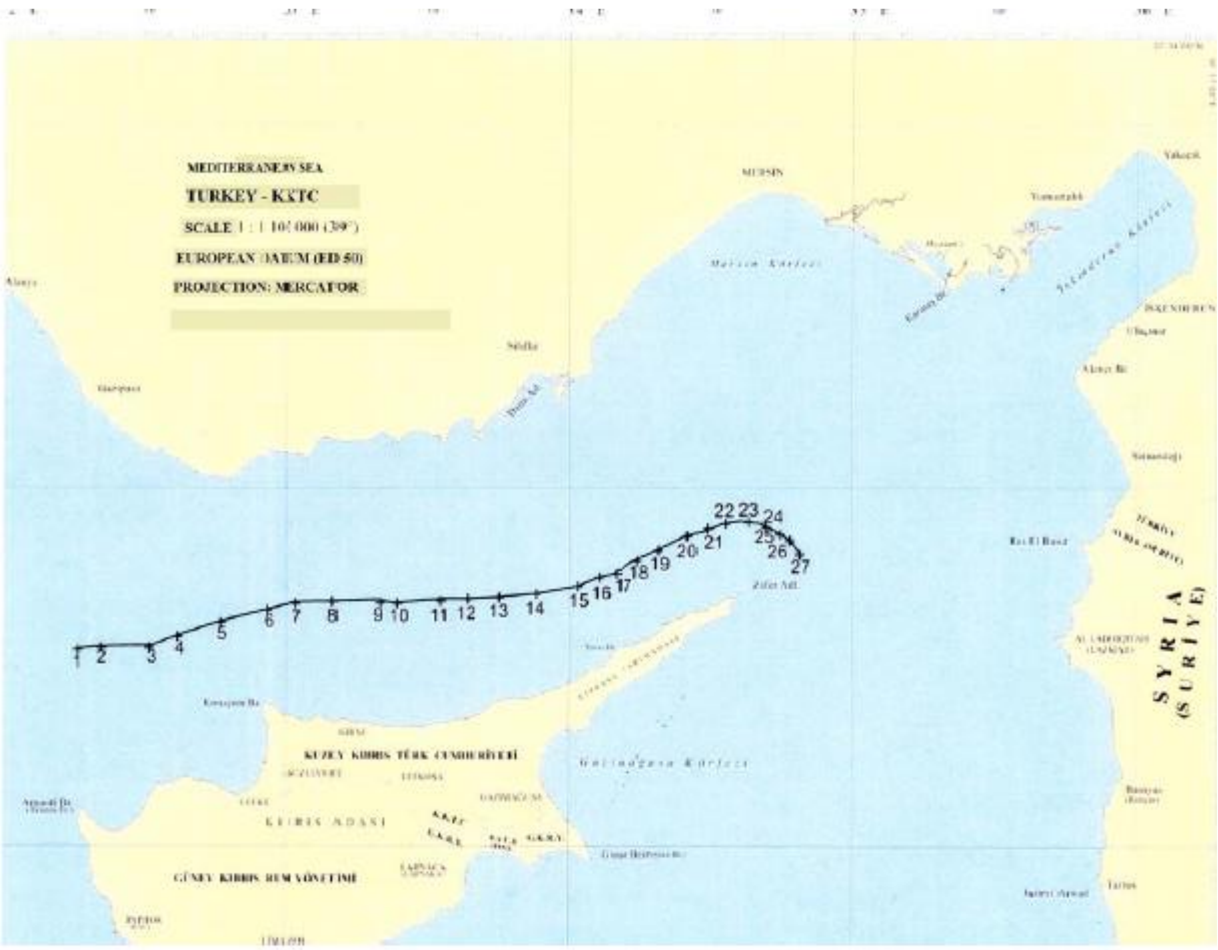
المصدر:

Alexia KEFALAS, Athènes rêve d'or noir, au risque d'irriter la Turquie, http://www.lefigaro.fr/international/2013/03/31/01003-20130331ARTFIG00165-athenes-reve-d-or-noir-au-risque-d-irriter-la-turquie.php, 31/03/2011.

بتصرف

الملحق رقم (23):

الحدود غير المعترف بها دوليا بين تركيا وقبرص الشمالية



المصدر:

الجمعية العامة، A/68/857، مرجع سابق، ص 5.

الملحق رقم (24):

يبيّن المنطقة محل النزاع بين لبنان وفلسطين المحتلة



المصدر:

Sibylle Rizk, opcit, p 58

بتصرف

الملحق رقم (25):

يبيّن نقطة البداية من الساحل للخط الحدودي للبحر الإقليمي

والمنطقة الاقتصادية الخالصة بين فلسطين المحتلة ولبنان



المصدر:

Jérémy DRISCH, Délimitation des espaces maritimes entre le Liban et Israël : vers une médiation américaine?, opcit.

بتصرف.

الملحق رقم (26):

يبيّن النزاع الحدودي بين ألبانيا واليونان



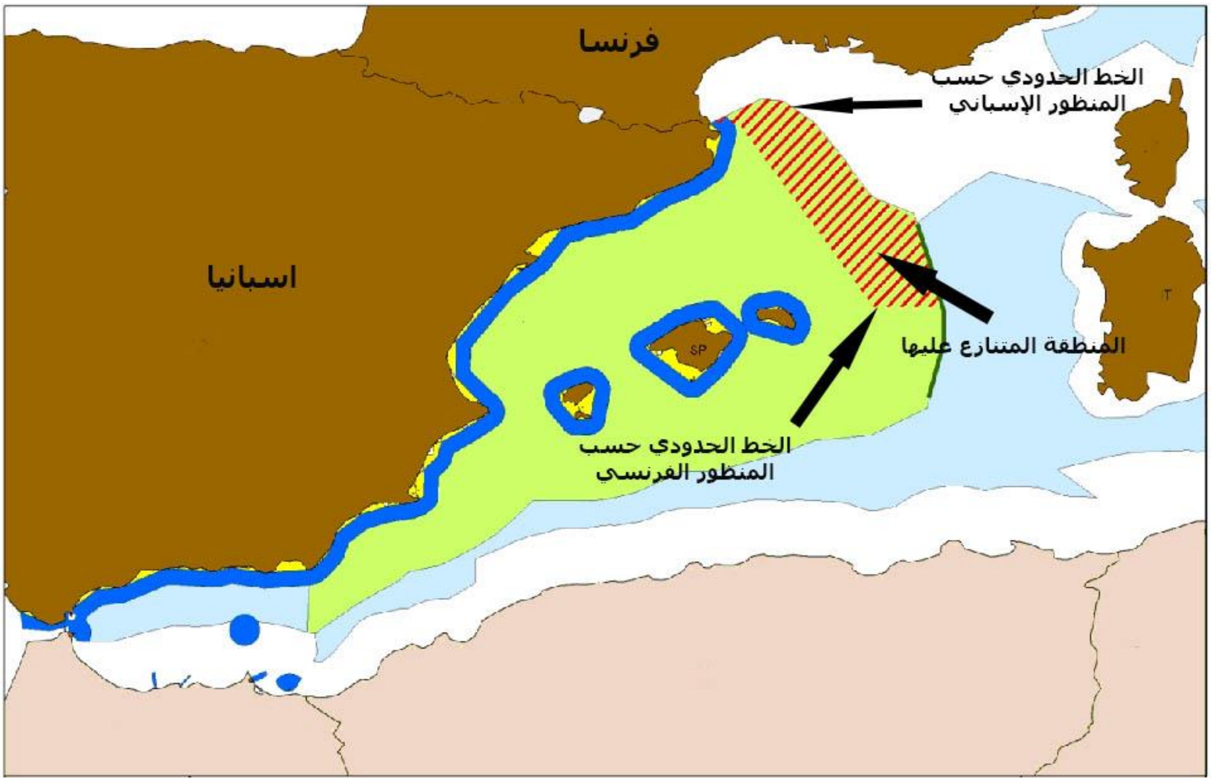
المصدر:

Genc KONDI, opcit.

بتصرف

الملحق رقم (27):

يبيّن النزاع الحدودي بين فرنسا واسبانيا



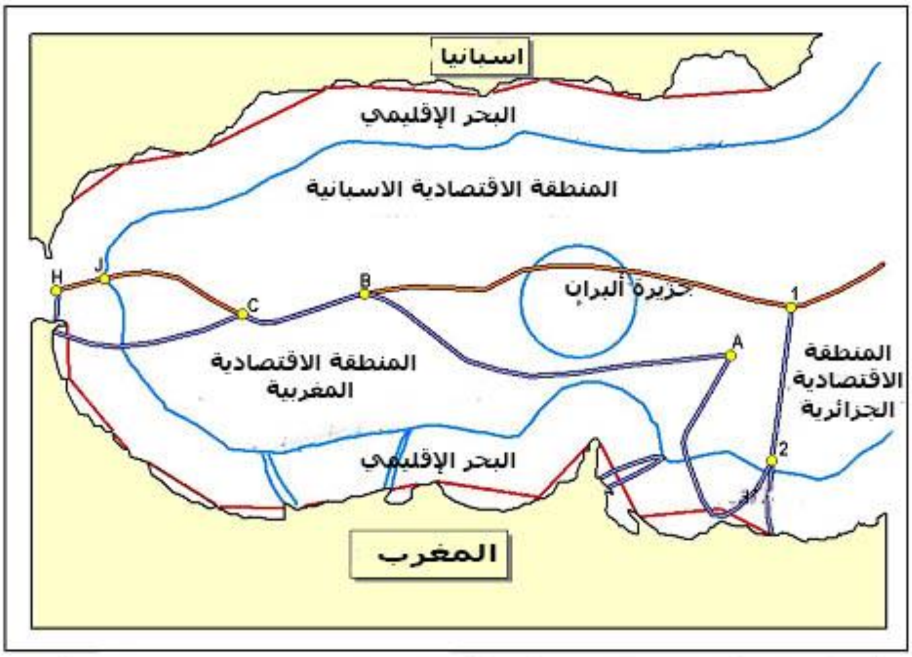
المصدر:

Juan Luis Suárez de Vivero, opcit, p 48.

بتصرف

الملحق رقم: (28)

يبيّن الخلاف الحدودي بين المغرب واسبانيا في بحر البوران



* النقطة 1 تمثل النقطة الحدودية الثلاثية بين المغرب-اسبانيا-الجزائر بدون الأخذ في الاعتبار «جزيرة البران» والجزر الاسبانية الأخرى الموجودة في الجانب المغربي

* النقطة 2 تمثل النقطة الحدودية الثلاثية بين المغرب-اسبانيا-الجزائر مع الأخذ في الاعتبار «جزيرة البران» والجزر الاسبانية الأخرى الموجودة في الجانب المغربي

______ يمثل الخط الوسط بين المغرب واسبانيا بدون الأخذ في الاعتبار «جزيرة البران» والجزر الاسبانية الأخرى الموجودة في الجانب المغربي

______ يمثل الخط الوسط بين المغرب واسبانيا مع الأخذ في الاعتبار «جزيرة البران» والجزر الاسبانية الأخرى الموجودة في الجانب المغربي

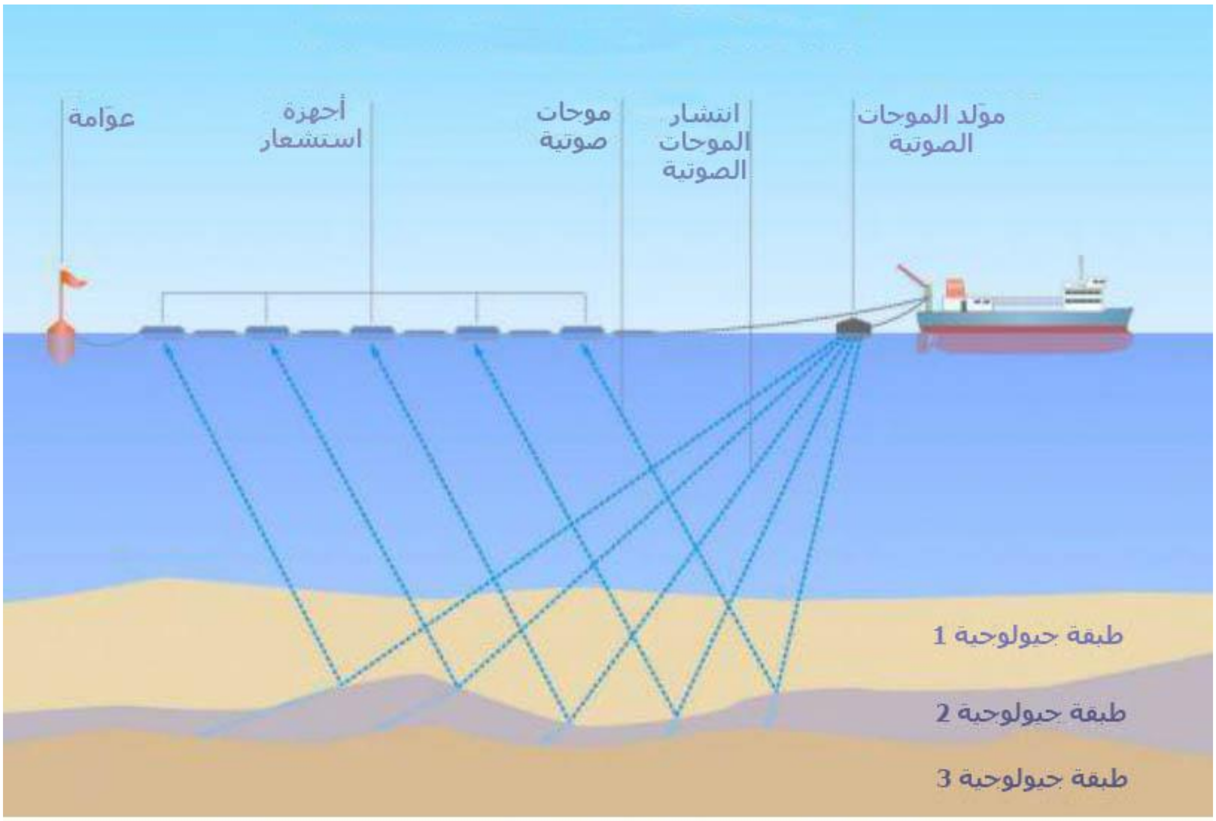
المصدر:

Juan Luis Suárez de Vivero, opcit, p 84.

بتصرف

الملحق رقم (29):

طريقة التنقيب عن المحروقات البحرية



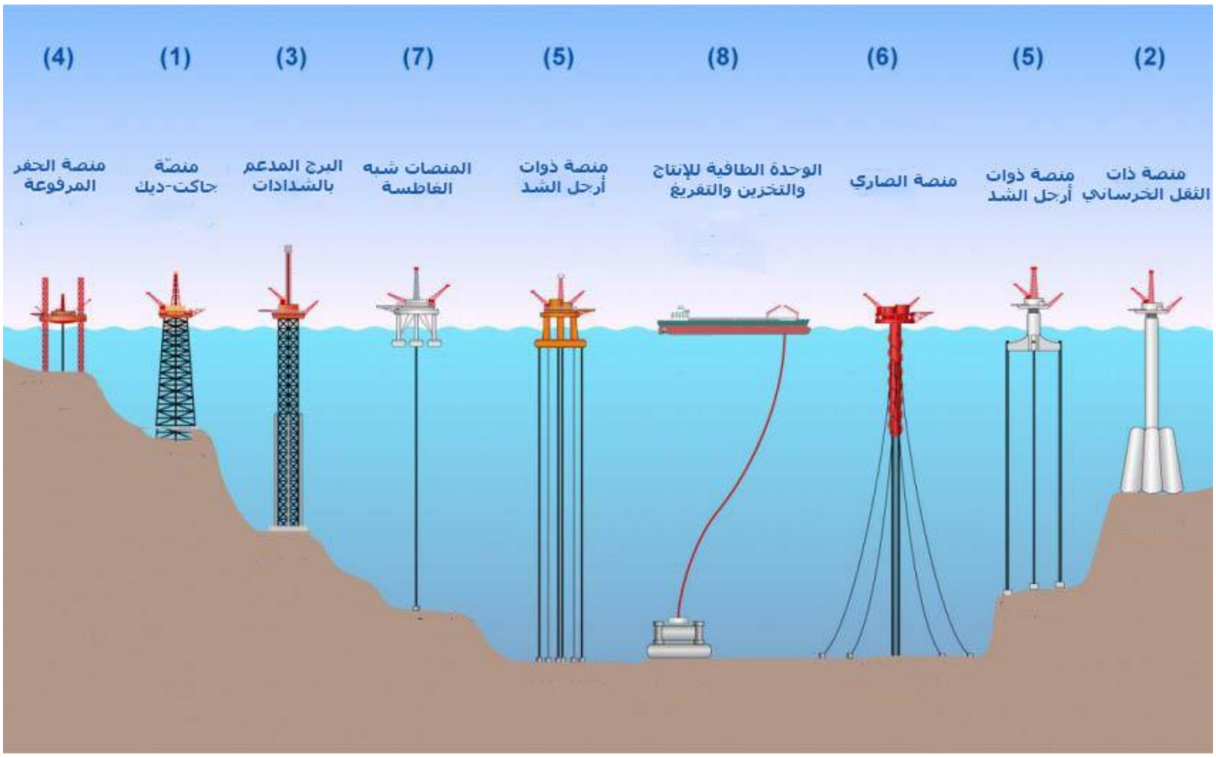
المصدر:

Guillaume HUET, opcit, p 34.

بتصرف

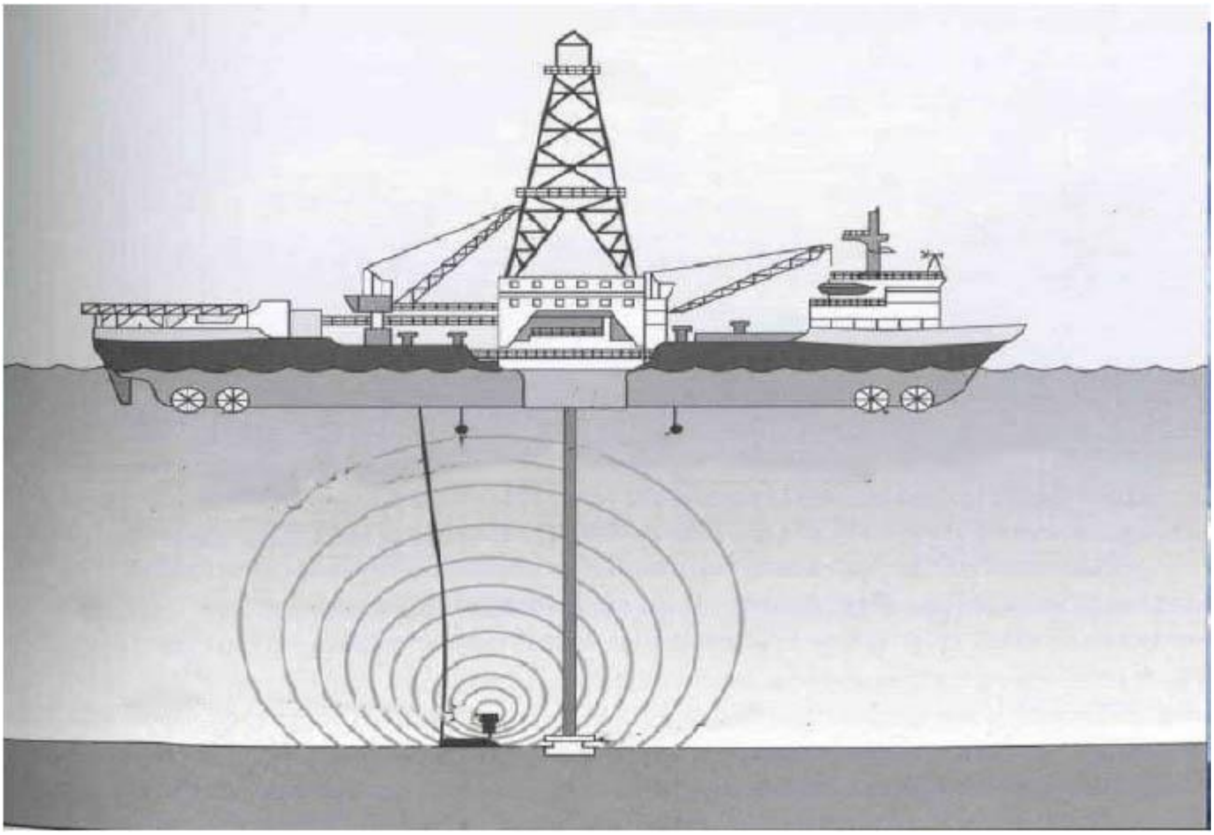
الملحق رقم (30):

أنواع المنصات النفطية والغازية



الملحق رقم (31):

سفينة الحفر



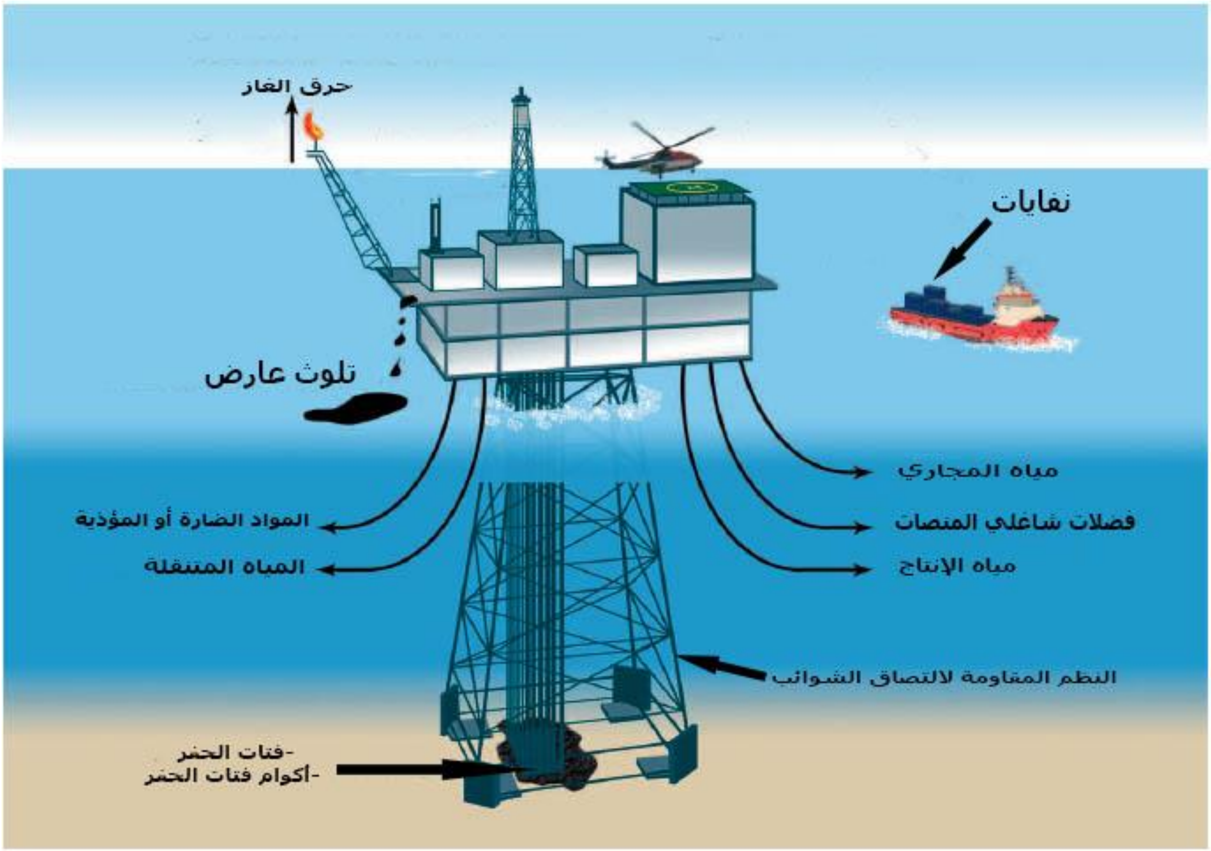
المصدر:

Rodrigue AKOHOU, opcit, p 38.

الملحق رقم (32):

يبيّن مختلف مصادر التلوث الناجمة عن أنشطة

الاستغلال



المصدر:

Collin Moffat et Co, p 65.

بتصرف

قائمة المراجع

قائمة المراجع

I-باللغة العربية :

أولا: الكتب

1- بن عامر التونسي، نعيمة عميمر، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 2015.

2- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني: المجال الوطني للدولة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.

3- عمر سعد الله ، المطول في القانون الدولي للحدود، الجزء الأول: عالمية القانون الدولي للحدود، ديوان المطبوعات الجامعة، الجزائر، 2010.

ثانيا: الرسائل الجامعية

أ-رسائل دكتوراه:

1- بوفلجة عبد الرحمان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد (تلمسان)، 2010.

3-عصاد لعماري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، رسالة دكتوراه، 2014.

4- علي بن علي مراح، المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر-1، 2007.

ب-مذكرات ماجيستر:

1- بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر 1، 2013.

2- بليح مريم، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن البترولية في البحر المتوسط، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر-1-، 2012.

3- فؤاد بوقجوطة، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجيستر، جامعة الجزائر -1-، 2013.
4-عبير أبو دقة، مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري)، مذكرة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2012.

ثالثا: المقالات والدراسات

1- أحمد فرغلى حسن، البيئة والتنمية المستدامة الإطار المعرفي والتقييم المحاسبي، مركز تطوير الدراسات العليا والبحوث، القاهرة، 2008.
2- محمد بواط، فعالية نظام المسؤولية الدولية في حماية البيئة من التلوث، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، أ/ قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 15، جانفي 2016، ص 169-175.
3- ممدوح سلامه مرسى أحمد، الإدارة البيئية لتقييم الأثر البيئي للمشروعات، مجلة أسيوط للدراسات البيئية، العدد 32، جانفي 2008، ص 105-124.
4- وسام نعمت السعدي، نظرية الاختصاصات الضمنية وتطبيقاتها في قانون المنظمات الدولي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 12، العدد 2، ديسمبر 2015، ص 36-69.
5- وليد محمود أحمد، النزاع التركي-اليوناني على بحر إيجة في ضوء القانون الدولي للبحار، الدراسات الإقليمية، العدد 7، السنة 4، 2007.

رابعا: النصوص القانونية

أ-اتفاقيات دولية:

1- اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي، 7 ديسمبر 1944.
2- اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، 23 ماي 1969.
3- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، 29 نوفمبر 1969 والمعدّلة في 1992.
4- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات، 29 ديسمبر 1972 والمعدّلة في 7 نوفمبر 1996.
5- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، 2 نوفمبر 1973.
6- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 10 ديسمبر 1982.

7- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، 22 مارس 1989.

8- الاتفاقية الدولية للإنقاذ، 28 أفريل 1989.

9- الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي، 30 نوفمبر 1990.

10- الاتفاقية بشأن التنوع البيولوجي، 5 جوان 1992.

11- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، 23 مارس 2001.

12- الاتفاقية الدولية بشأن ضبط النظم السفينية المقاومة لالتصاق الشوائب وذات الآثار المؤذية، 5 أكتوبر 2001.

13- اتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، 2 نوفمبر 2001.

14- بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، 14 أكتوبر 2005.

15- اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام، 23 ماي 2007.

ب-صكوك إقليمية:

1- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات، 16 فيفري 1976.

2- البروتوكول بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط، 3 أفريل 1982.

3- اتفاقية التقييم البيئي في إطار عبر حدودي، 25 فيفري 1991.

4- البروتوكول المتعلق بحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري وقاع البحر وتربته التحتية، 14 أكتوبر 1994.

5- اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، 10 جوان 1995.

6- برتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي في البحر المتوسط، 10 جوان 1995.

7- بروتوكول لمنع التلوث والقضاء عليه في البحر المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات أو ترميدها في البحر، 10 جوان 1995.

8- البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، 25 جانفي 2002.

9- المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين الجزائر والمغرب وتونس للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، 20 جوان 2005.

10- البروتوكول بشأن الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسّط، 21 جانفي 2008.

ج-اتفاقيات ثنائية:

1- الاتفاق حول الترتيبات المؤقتة المتعلقة بضبط الحدود البحرية بين الجمهورية التونسية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، 11 فيفري 2002.

2- اتفاقية بين لبنان وقبرص بشأن تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة، في 17 جانفي 2007.

3- الاتفاقية المتعلقة بضبط الحدود البحرية بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والجمهورية التونسية الموقعة بالجزائر، 11 جويلية 2011.

د-قوانين:

1- الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، الصادر في 23 أكتوبر 1976 المعدّل والمتمم.

2- القانون 01-11 المتعلق بالصيد والتربية المائية، الصادر في 3 جويلية 2001.

3- القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، الصادر في 5 فيفري 2002.

4- القانون رقم 03-10 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الصادر في 19 جويلية 2003.

5- القانون رقم 05-07 المتضمن قانون المحروقات، الصادر في 28 أفريل 2005 المعدّل والمتمم.

6- القانون رقم 11-02 المتعلق بالمجالات المحمية في إطار التنمية المستدامة، الصادر في 17 فيفري 2011.

7- القانون رقم 14-05 المتضمن قانون المناجم، الصادر في 24 فيفري 2014.

هـ-مراسيم:

1- المرسوم التنفيذي 88-228 يحدد شروط قيام السفن والطائرات بغمر النفايات التي من شأنها أن تلوث البحر وإجراءات ذلك وكيفياته، الصادر في 5 نوفمبر 1988.

2- المرسوم التنفيذي رقم 04-410 الذي يحدد القواعد العامة لتهيئة واستغلال منشآت معالجة النفايات وشروط قبول النفايات على مستوى هذه المنشآت، الصادر في 14 ديسمبر 2004.

3- المرسوم التنفيذي رقم 07-127 المتعلق بتعيين حدود الأملاك المنجمية وتصنيفها إلى مناطق وتحديد مساحات التنقيب والبحث والاستغلال، الصادر في 5 ماي 2007.

4- المرسوم التنفيذي رقم 07-145 يحدد مجال تطبيق ومحتوى وكيفيات المصادقة على دراسة وموجز التأثير على البيئة، الصادر في 19 ماي 2007.

5- المرسوم التنفيذي رقم 07-294 يحدد إجراءات وشروط منح رخصة التنقيب عن المحروقات، الصادر في 26 سبتمبر 2007.

6- المرسوم التنفيذي رقم 08-312 يحدد شروط الموافقة على دراسات التأثير في البيئية للنشاطات التابعة لمجال المحروقات، الصادر في 5 أكتوبر 2008.

7- المرسوم التنفيذي رقم 10-31 يحدّد كيفيات توسيع حماية أعماق البحر في الساحل ويضبط النشاطات الصناعية في عرض البحر، الصادر في 21 جانفي 2010.

8- المرسوم التنفيذي رقم 13-400 يحدد شروط منح الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات رخصة استثنائية لحرق الغاز والعتبة المقبولة وشروط التعريفات الخاصة في المناطق النائية أو المعزولة، الصادر في 27 نوفمبر 2013.

9- المرسوم التنفيذي رقم 14-264 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، الصادر 22 سبتمبر 2014.

10- المرسوم التنفيذي رقم 15-09 يحدد كيفيات الموافقة على دراسات الأخطار الخاصة بقطاع المحروقات ومحتواها، الصادر في 14 جانفي 2015.

11- المرسوم الرئاسي رقم 18-96 يؤسس منطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، الصادر في 20 مارس 2018.

12- المرسوم التنفيذي رقم 19-73 المتضمن منح الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات "ألنفط" سندا منجميا لنشاطات البحث و/ أو استغلال المحروقات، الصادر في 19 فيفري 2019.

و-القانون المرن:

1- إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، 14 جوان 1992.

2- مشاريع المواد بشأن منع الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة 2001.

3- الخطوط التوجيهية بشأن إلقاء المنصات البحرية المهجورة وغيرها من الهياكل الاصطناعية في البحر، 14 نوفمبر 2003.

4- الخطوط التوجيهية بشأن وضع مواد في البحر لهدف آخر غير مجرد التخلص منها (بناء الجروف الاصطناعية)، 11 نوفمبر 2005.

5- مشاريع المبادئ المتعلقة بتوزيع الخسارة في حالة الضرر العابر للحدود الناجم عن أنشطة خطرة المعتمدة من طرف لجنة القانون الدولي، 18 ديسمبر 2006.

خامسا: تقارير

أ- لجنة القانون الدولي:

1-تقرير لجنة القانون الدولي، الدورة الثامنة والخمسون (58)، A/61/10، 2006.

2-تقرير لجنة القانون الدولي، الدورة الثانية والستون (62)، A/65/10، 2010.

ب- م.ب.د:

1-م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الثالثة والثمانين (83)، LEG 83/14، 23 أكتوبر 2001.

2-م.ب.د، تقرير لجنة حماية البيئة البحرية عن دورتها الستين (60)، MEPC 60/22، 12 أفريل 2010.

3-م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن دورتها السابعة والتسعين (97)، LEG 97/15، 01 ديسمبر 2010.

4-م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الثامنة والتسعين (98)، LEG 98/14، 18 أفريل 2011.

5-م.ب.د، تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها التاسعة والتسعين (99)، LEG 99/14، 12 أفريل 2012.

ج-برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

1-برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تقرير الاجتماع العادي الرابع للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات المتعلقة بها، UNEP/IG.56/5، جنوه، إيطاليا، 30 سبتمبر 1985.

2- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تقرير الاجتماع العادي السادس للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات المتعلقة بها، UNEP(OCA)/MED IG.1/5، أثينا، اليونان، 01 نوفمبر 1989.

3- برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، الوثيقة الختامية لمؤتمر المفوضين بشأن بروتوكول لحماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع

البحر وتربته التحتية، UNEP(OCA)/MED IG.4/4، أثينا، اليونان، 14 أكتوبر 1994.
4- برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي الثاني عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، UNEP/DEC/MED IG.13/8، أثينا، اليونان، 30 ديسمبر 2001.
5- برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي الخامس عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.17/10، ألميريا، أسبانيا، 18 جانفي 2008.
6- برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي السادس عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.19/8، مراكش، المغرب، 24 نوفمبر 2009.
7- برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي السابع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.20/8، باريس، فرنسا، 14 فيفري 2012.
8- برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي الثامن عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث والبروتوكولات الخاصة بها، UNEP(DEPI)/MED IG.21/9، إسطنبول، تركيا، 16 ديسمبر 2013.
9- برنامج الأمم المتحدة للبية/ خطة عمل البحر المتوسط، تقرير الاجتماع العادي التاسع عشر للأطراف المتعاقدة في اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث وبروتوكولاتها، UNEP(DEPI)/MED IG.22/28، أثينا، اليونان، 12 فيفري 2016.

سادسا: وثائق أخرى

1- الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 15 جوان 2012 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لقبرص لدى الأمم المتحدة، الدورة السادسة والستون (66)، A/66/851، 19 جوان 2012.
2- الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 29 أكتوبر 2013 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لقبرص لدى الأمم المتحدة، الدورة الثامنة والستون (68)، A/68/555، 29 أكتوبر 2013.
3- الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 25 أفريل 2014 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لتركيا لدى الأمم المتحدة، الدورة الثامنة والستون (68)، A/68/857, 29 أفريل 2014.

4- الجمعية العامة، رسالة مؤرخة 7 أفريل 2016 موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لقبرص لدى الأمم المتحدة، الدورة السبعون (70)، A/70/825, 12 أفريل 2016.

سابعا: الفهرنت [1]

1- الأزهر السمعلي، ملف الجرف القاري بين تونس وليبيا: أين تذهب مداخيل نفط تونس؟، http://www.turess.com/attounissia/94648، 2013/07/03.

2- نائل الشافعي، دراسة تكشف سرقة الكيان الصهيوني لثرواتنا البترولية الموجودة بمياه البحر المتوسط، http://www.elshaab.org/news/26036/%، 2012/06/05.

3- هبة مصطفى، اكتشاف بئر "سلامات" بشرى سارة لمصر، http://alwafd.org/%D8%B5%D8%AD%D9%81، 2013/09/10.

ثامنا: جرائد

1- حفيظ صواليلي، الجزائر ضمن دول مستهدفة بالإرهاب البحري، جريد الخبر، العدد 7891، 2015/08/24، ص 2.

II-باللغة الأجنبية :

A-Ouvrages :

1- Andrea CALIGIURI, offshore oil and gas exploration and exploitation in the adriatic and ionian seas, editoriale scientifica, Italy, 2015.

2- Andrea DE GUTTRY, Marco GESTRI, Gabriella VENTURINI, International Disaster Response Law, T. M. C. Asser Press, The Netherlands, 2012.

3- Catherine GABRIE et Co, Statut des Aires Marines Protégées en mer Méditerranée, MedPAN Collection, France, 2012.

4- International business publications, Libya oil gas sector exploration laws and regulations handbook, volume 1 strategic information and regulations,

[1] تنبيه: كل الروابط المذكورة في هذه القائمة تحققت من أنّها كانت تعمل إلى تاريخ تاريخ 2019/04/12. وبالتالي، تفاديا للتكرار، لن يتم ذكر تاريخ الزيارة.

international business publications, Washington D.C, U.S.A, 2013.

5- Joseph LIGONIE, Forage : contrats et statut de l'engin maritime, Editions TECHNIP, Paris, 1981.

6- Lee CORDNER, offshore oil and gas safety and security in the asia pacific 7- The Need for Regional App roaches to Managing Risks, RSIS, Monograph No. 26, booksmith, Singapore, 2013.

8- Martine REMOND, l'exploration pétrolière en mer et le droit, édition Technip, paris, 1970.

9- Myron H. NORDQUIST, Rüdiger WOLFRUM, John Norton MOORE and Ronán LONG, Legal Challenges in Maritime Security, Brill | Nijhoff publisher, United state, 2008.

10- Paul SIEGEL, Sandra KLOFF, Clive WICKS, Industries extractives et développement durable : guide de meilleures pratiques pour l'exploitation pétrolière et gazière offshore dans l'Écorégion Marine Ouest-Africaine, WWF, Dakar, Sénégal, 2010.

11- Peter EHLERS, Rainer LAGONI, responsibility and liability in the maritime context, LIT Verlag, Hamburg, Germany, 2009.

12 - Raymond RANJEVA, Charles CADOUX, Droit international public, Éditeur EDICEF/AUPELF, France, 1992.

13 - Samira DRUILHE, Les contrats pétroliers, Publiez Ce Que Vous Payez, Royaume-Uni, Octobre 2013.

B-Thèses et Mémoire :

1- Abdelamdjid BOUSHABA, l'Algérie et le droit des pêches maritimes, Thèse Doctorat, université Mentouri, Constantine, 2008.

2- Ahmed LARABA, l'Algérie et le droit de la mer, thèse de doctorat, université d'Alger, 1985.

3- Arsalan LABAF, Coastal state jurisdiction in offshore pipeline projects,

Master thesis, University of Lund, Sweden, Spring 2010.
4- Bons B. de Jonge, law on pollution and debris from oil and cas drilling and production operations offshore nova scotia, Master of Laws, Nova Scotia, Canada, 1998.
5- David TESTA, dealing with decommissioning costs of offshore oil and gas field installations : an appraisal of existing regimes, Master of Laws, The IMO International maritime law institute, Malta, 2013.
6- Denis V. RODIN, Offshore transboundary petroleum deposits: cooperation as a customary obligation, Master's Thesis, University of Tromsø, Norway, 2011.
7- Hervé MONIN, La sécurité et la sûreté des plates-formes offshore, CDMT, Mémoire de Master, Université d'Aix-Marseille, Fance, 2011.
8- Hossein ESMAEILI, The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law, PhD thesis, the university of new south wales, Australia, may 1999.
9- Irina BONDAR, zone économique exclusive : problème de création et de délimitation, CDMT, Mémoire de master, Université d'Aix-Marseille, France, 2009.
10- Jean-Mathieu LUCIANI, Assurance et Pollution par les Hydrocarbures, Mémoire de Master, CDMT, Université d'Aix-Marseille, Fance, 2008.
11- Joanna D. E. ATHANASSOPOULOS, James Stanwood DALTON, Adam P. FISCHER, offshore oil platform decommissioning: A Comparative Study of Strategies and the Ecological, Regulatory, Political and Economic Issues Involved in Decommissioning Planning, Master of Laws, university of California, United States, 1999.
12- Karl BLOM, civil liability for damage caused by oil pollution from off-shore platforms - a comparative analysis of international and domestic

instruments, Masters, University of KwaZulu-Natal, Durban, South Africa, 2013.
13- Ménélik ESSONO ESSONO, Différends frontaliers maritimes et exploitation pétrolière dans le golfe de guinée, mémoire de Master, CDMO, Université de Nantes, France, 2011.
14- Mikhail KASHUBSKY, offshore petroleum security: analysis of offshore security threats, target attractiveness, and the international legal framework for the protection and security of offshore petroleum installations, PhD thesis, university of Wollongong, Australia, 2011.
15- Nathalie BOUDONG, la piraterie maritime moderne, Mémoire Master, CDMT, Université d'Aix-Marseille, France, 2009.
16- Nikita SCICLUNA, Legal Discussion on the Civil Liability for Oil Pollution Damage resulting from Offshore Oil Rigs in the light of the recent Deepwater Horizon incident, Master of Laws, the IMO International maritime law institute, Malta, 2011.
17- Obayan Olayiwola AYODEJI, towards a sustainable civil liabilty and compensation regime for offshore oil rig pollution in africa, Master of Law, University of Pretoria, South Africa, May 2014.
18- Pierre CHICHKINE, terrorisme et droit maritime, mémoire de master, CDMT, Université d'Aix-Marseille, France, 2008.
19- Ramat JALLOH, a legal analysis of marine pollution laws and regulations and their adequacy to meet the challenges posed by recent offshore drilling off the coast of sierra leone, Master of law, the IMO International maritime law institute, Malta, 2012.
20- Rodrigue AKOHOU, exploitation pétrolière en mer et droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les états côtiers du golfe de guinée, Mémoire, division des affaires maritimes et du droit de la mer,

bureau des affaires juridiques, nations unies, New York, 2008.
21- Simon COYAC, L'encadrement juridique des constructions en mer, mémoire de master, université de Perpignan, France, 2012.
22- Sebastian PIZARRO KLEIN, Liability and compensation due to transboundary pollution caused by offshore exploration and exploitation : IMO competence and development, master of law, world maritime university, Malmö, Sweden, 2016.
23- Sue Vern TAN, Licence to Spill? Developing a Framework for International Liability and Compensation for Transboundary Pollution Arising from Offshore Drilling Activities, Master of Laws, University of Toronto, Canada, 2015.
24- Wafa KHADMALLAH et Souhila DJOUDI, Création et analyse de la base de donnée «DESASTER » ,des accidents des plateformes de forage offshore, Mémoire Master, université Kasdi Merbah, OUARGLA, 2013.

C-Revues :

1- Ana E. BASTIDA and Co, cross-border unitization and joint development agreements: An international law perspective, HJIL, Vol 29/2, 2007, pp 355-422.
2- André SIEGFRIED, les routes maritimes mondiales, Les Études rhodaniennes, Vol 17, N°1, 1942, pp 5-20.
3- Arnaud REGLAT-BOIREAU, La désaffectation des installations en mer, AFDI, Vol 28, 1982, pp 873-884.
4- Assaf HAREL, Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools?, HNSJ, vol 4, 2012, pp 131-184.
5- Bertrand VENDE, le démantèlement des plateformes offshore, CDMO, Université de Nantes, Revue Neptunus, Vol 5, 1999/2, p 1-8.
6- Brigitte STERN, A propos de l'accident d'Ekofisk — Problèmes posés par

la pollution provoquée par les installations de production pétrolière off-shore, AFDI, Vol 24, 1978, pp 772-791.
7- Cissé YACOUBA, Les gisements en mer des hydrocarbures transfrontaliers : régime juridique en droit de la délimitation maritime, R.D. Ottawa, Vol 35/1, 2003, pp 43-73.
8-Deanna FOWLER, Offshore Oil: A Frontier for International Lawmaking, Chi.-Kent J. Int'l & Comp. L., Vol 12, Issue 1, 2012, pp 179-192.
9- Dorina NDOJ, The Albanian-Greek Relations Following the Sea Border Issue, EJSER, Vol.4, N. 1, May-August 2015, pp 138-141.
10- Ehab ABU-GOSH, Rafael LEAL-ARCAS, gas and oil explorations in the levant basin: the case of lebanon and israel, OGEL, Vol 11, issue 3, April 2013, pp 1-32.
11- Emmanuel du PONTAVICE, Conventions intergouvernementales et accords privés internationaux sur la pollution maritime provenant des plates-formes en mer, RJE, N°3-4, 1976, pp 15-42.
12- Francis RIGALDIES, L'entrée en vigueur de la Convention de 1982 sur le droit de la mer : enfin le consensus, La Revue juridique Thémis, Université de Montréal, Vol 29, N° 1, 1995, pp 222-285.
13- Frédéric SCHNEIDER, Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer, RJE, Vol 39/2, 2014, pp 277-295.
14- Gemma ANDREONE, Giuseppe CATALDI, regards sur les évolutions du droit de la mer en méditerranée, A.F.D.I, vol 56, 2010, pp 1-39.
15- Guido STARKLE, les épaves de navires en haute mer et le droit international. le cas du « Mont-Louis », RBDI, 1984/1985, n°1, pp 498-528.
16- Guiseppe CATALDI, La ligne unique de délimitation ? Application en

Méditerranée, ADM, tome 7, 2002, pp 227-238.
17- Hadiza Tijjani MATO, decommissioning offshore oil platforms: formulating a comprehensive legal regime for Nigeria, SJDDR, Vol 1, 2014, pp 1-22.
18- Harold R. NEWMAN, The mineral industry of Malta, USGS, Minerals Yearbook 2006, p 18.1.
19- Harold R. NEWMAN, The mineral industry of Malta, USGS, Minerals Yearbook 2008, pp 22.1 - 22.2.
20- Hubert CHARLES, Les Iles artificielles, RGDIP, 1967, pp 341-368.
21- Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, Le droit de l'exploitation pétrolière en mer, Revue Neptunus, Vol 8, 2002/1, CDMO, université de Nantes, France, pp 1-51.
22- Jean CHAPPEZ, Les câbles sous-marins de télécommunications, AFDI, Vol 32, 1986, pp 760-778.
23- Jean Devaux-CHARBONNEL, Le régime juridique de la recherche et de l'exploitation du pétrole dans le plateau continental, AFDI, Vol 2, 1956, pp 320-333.
24- José JUSTE-RUIZ, La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer, RJE, Vol 39/1, 2014, pp 23-43.
25- José Manuel Sobrino HEREDIA, l'approche nationale en matière des zones maritimes en méditerranée, Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña, tome 13, 2009, pp 753 - 771.
26- Josette Beer Gabel, Retour sur l'exploitation des ressources minérales du plateau continental, entre stabilité et innovation, ADM, Tome 9, 2004, pp 347-394.
27- Julien CAZALA, retour sur les méthodes de délimitation juridictionnelle d'espaces maritimes mises en œuvre dans quelques affaires récentes,

A.F.D.I, Vol 54, 2008, pp 411-427.
28- Junaidu Bello MARSHALL, Joint Development of Offshore Oil and Gas in the Gulf of Guinea: A Case of Energy Security for Nigeria and Cameroon, JLPG, Vol 32, 2014, pp 138-148.
29- Kabir SADEGHI, An Overview of Design, Analysis, Construction and Installation of Offshore Petroleum Platforms Suitable for Cyprus Oil/Gas Fields, GAU J. Soc. & Appl. Sci, Vol 4, Issues 2, 2007, pp 1-16.
30- Karla URDANETA, transboundary petroleum reservoirs: a recommended approach for the united states and the mexico in the deep waters of the gulf of the mexico, HJIL, vol 32/2, 2010, pp 333-391.
31- Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, CDMO, Neptunus, Vol 18, 2012/1, pp 1-9.
32- Levy –MORELLE, L'île artificielle de Zeebrugge et le droit international, RBDI, Vol 1, 1975, pp 161-174.
33- Louis SAVADOGO, le régime international des câbles sous-marins, JDI (Clunet), n° 1, Janvier 2013, pp 45-82.
34- Maizatun MUSTAFA, Khairil Azmin MUKHTAR and Mohd. HAZMI, Mitigating the Implication of Offshore Oil and Gas Activities on the Marine Environment in Malaysia : Some Measures through Environmental Impact Assessment, Australian Journal of Basic and Applied Sciences, Special issue, 2012, pp 273-280.
35- Maribus organization, world ocean review, Marine Resources – Opportunities and Risks, Ruksaldruck GmbH & Co. KG, Hamburg, Germany, 2014.
36- Marie BOURREL, L'Union européenne adhère au protocole sur les activités offshore en Méditerranée, Droit de l'Environnement, n° 210, Mars 2013, pp 112-116.

37- Mathilde LANNEAU, La protection des mers régionales, Neptunus, Vol 7, 2001/2.
38- Michel CECCALDI, Aspects Juridiques de l'exploitation du pétrole en mer, Revue Juridique NEPTUNUS, Vol 2, 1996/1, pp 1-7.
39- Michael FAURE, Liu JING, Wang HUI, A multilayered approach to cover damage caused by offshore facilities, VELJ, Vol. 33, 2014-2015, pp 356-422.
40- Michael WHITE, Offshore Craft and Structures: A Proposed International Convention, AMPLJ, Vol 18, 1999, pp 21-27.
41- Mikhail KASHUBSKY, can an act of piracy be committed against an offshore petroleum installation ?, A&NZ Mar LJ, Vol 26, n° 2, 2012, pp 163-171.
42- Mikhail KASHUBSKY, Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry : Review of Major Conventions and Russian Law (Part I), Maritime Studies, Vol 2006, Issue 151, pp 1-11.
43- Mikhail KASHUBSKY, A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with, Offshore Oil and Gas Installations 1975 – 2010, CTSS, University of Massachusetts Lowell, United States, Perspectives on Terrorism, Vol 5, issues 5-6, 2011, pp 139-167.
44- Mikhail KASHUBSKY and Anthony Morrison, Security of offshore oil and gas facilities: exclusion zones and ships' routeing, AJMOA, 2013, Vol. 5/1, pp 1-10.
45- Mohamed BENNNOUNA, la zone économique exclusive marocaine, AAN, Vol 22, 1983, pp 129-135.
46- Peggy WILLIAMS, Israel, Oil & Gas Investor Magazine, November 2009, pp 38-50.
47- Pierre Antoine VAILLANCOURT, hot pursuit : moyen dépassé pour

assurer le respect des normes dans les eaux d'un état côtier?, RQDI, Vol 27.1, 2014, pp 143-159.
48- Rémi PARMENTIER, Greenpeace and the Dumping of Waste at Sea: A Case of Non-State Actors' Intervention in International Affairs, International Negotiation : A Journal of Theory and Practice, vol 4, no. 3 ,199, pp 435-457.
49- Ricardo Abello GALVIS, Eaux et baies historiques en droit international, Estud. Socio-Juríd, Vol 5, no 1, Jan./June 2003, pp 35-76.
50- Richard MEESE, L'Accord du 17 mai 2005 entre la France et le Canada sur l'exploration et l'exploitation des champs d'hydrocarbures transfrontaliers, ADM, Tome 10, 2005, pp 291-297.
51- Richard SHAW, offshore craft and structures- report to the legal committee of the international maritime organisation from the international subcommittee of the comite' maritime international, CMI yearbook, 1998, pp 145-162.
52- Richard SHAW, regulation of offshore activity pollution liability and other aspects, CMI yearbook, 2011-2012, pp 302-310.
53- Richard WRIGLEY, Anna MARSZALEK, Karyna RODRIGUEZ, and Neil HODGSON, Offshore Croatia – Hunting 'Big Oil' in the centre of Europe, first break, vol 32, May 2014, pp 61-68.
54- Roberto PATRUNO, L'action du REMPEC en Méditerranée depuis 1976, ADM, tome 6, 2001, pp 61-68.
55- Shane BOSMA, The Regulation of Marine Pollution arising from Offshore Oil and Gas Facilities – an Evaluation of the Adequacy of Current Regulatory Regimes and the Responsibility of States to Implement a New Liability Regime, A&NZ Mar LJ, Vol 26, No 1, 2012, pp 89-117.
56- Sibylle RIZK, Les dessous du nouveau litige frontalier entre le Liban et

Israël, Le Commerce du Levant, n° 5619, Août 2011, pp 56-60.
57- Sohbet KARBUZ, Les ressources de gaz naturel en Méditerranée orientale : défis et opportunités, Annuaire IEMed de la Méditerranée, Med.2012, Barcelone, pp 236-240.
58- Steven RARES, an international convention on offshore hydrocarbon leaks?, CMI yearbook, 2013, pp 340-359.
59- Tamara LOTNER LEV, Liability for Environmental Damages from the Offshore Petroleum Industry: Strict Liability Justifications and the Judgment-Proof Problem, ELQ, Vol 43/2, January 2017, p 483-494.
60- Tullio SCOVAZZI, Les zones côtières en Méditerranée : évolution et confusion, ADM, Tome 6, 2001, pp 95-108.
61- Tullio SCOVAZZI, La convention sur la protection du patrimoine culturel sub-aquatique, AFDI, vol 48, 2002, pp 579-591.
62- Tullio SCOVAZZI, The Mediterranean Guidelines for the Determination of Environmental Liability and Compensation : The Negotiations for the Instrument and the Question of Damage That Can Be Compensated, max planck yearbook of united nations law, Vol 13, 2009, pp 183-211.
63- Tullio TREVES, La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Droit international, AFDI, Vol 24, 1978, pp 827-850.
64- Umberto LEANZA, Le régime juridique international de la mer Méditerranée, RCADI, Tome 236, 1992-V, pp 127-460.
65- Xavier BARON, Désaccords en série autour du gaz en Méditerranée orientale, CESM, étude marine, N°3, janvier 2013, pp 42-51.

D-travaux de recherches :

1- A. LAHLOU, M. LOUKILI, étude concernant le fond interétatique de garantie pour la zone de la mer méditerranée et la question de la responsabilité et de la réparation des dommages résultant de la pollution du

milieu marin, UNEP/IG.14/INF.18, Genève, 08 Janvier 1979.
2- Aurélien GUINGAND, Activités parapétrolières et Paragazières offshore, IFREMER, France, 2013.
3- Ayla GÜREL, Fiona MULLEN, Harry TZIMITRAS, The Cyprus Hydrocarbons Issue: Context, Positions and Future Scenarios, PRIO, Norway, 2013.
4- BankMed, oil and gas in Lebanon 2014, Market and Economic Research Division, Beirut, Lebanon, 2014.
5-Brian Michael JENKINS, potential threats to offshore platforms, RAND Corporation, Santa Monica, United state, 1988.
6-Claire DUPONT and Co, Safety of offshore exploration and exploitation activities in the Mediterranean : creating synergies between the forthcoming EU Regulation and the Protocol to the Barcelona Convention, milieu law and policy consulting, Brussels, May 2013.
7- Claudiane CHEVALIER, Gouvernance de la Mer Méditerranée : Régime Juridique et Prospectives, Centre de Coopération pour la Méditerranée de l'UICN, Malaga, Espagne, 2005.
8- Commission économique pour l'Europe, protéger notre environnement comment l'évaluation de l'impact sur l'environnement peut y contribuer, Nation Unies, Genève, novembre 1998.
9- Cristina GOMEZ, David R. GREEN, the impact of oil and gas drilling accidents on EU fisheries, European Parliament, Brussels, 2013.
10- David L. PETERSON, Seismic Survey Operations : Impacts on Fish, Fisheries, Fishers and Aquaculture, British Columbia Seafood Alliance, Canada, February 2004.
11- Efe AZAINO, international decommissioning obligations: are there lessons Nigeria can acquire from the uk's legal and regulatory framework?,

CEPMLP, University of Dundee, Scotland, may 2012.
12- European Maritime Safety Agency, Pollution Preparedness and Response Activities : Action Plan for Response to Marine Pollution from Oil and Gas Installations, Lisbon, Portugal, November 2013.
13- Graeme GIBSON, The Decommissioning of Offshore Oil and Gas Installations: A Review of Current Legislation, Financial Regimes and the Opportunities for Shetland, Local Authorities International Environmental Organisation (KIMO), Denmark, 2002.
14- Guillaume HUET, La découverte de gaz offshore en Méditerranée orientale : nouveau défi pour la stabilité du Proche-Orient, CESM, Paris, 2012.
15- Guo RONGXING, Territorial Disputes and Seabed Petroleum Exploitation: Some Options for the East China Sea, CNAPS, Peking University, China, September 2010.
16- IFM, Comité de Toulon Provence, Pollution marine en Méditerranée, fiche documentaire IFM n° 3/08, France, 20 mai 2008.
17- IFM, Comité de Toulon Provence, L'exploitation offshore en Méditerranée, fiche documentaire IFM n° 3/12, France, 5 mars 2012.
18- Jacques BEALL et Alain FERETTI, De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer, Avis conseil économique sociale et environnemental, les éditions des journaux officiels, Paris, Mars 2012.
19- Jean-Daniel TROYAT, jacques-Max LASSEZ, pollutions marines, rejets à la mer et à l'atmosphère : aspects techniques, réglementaire et jurisprudentiels, ATMA, France, 2008.
20- Jeremy DRISCH, L'exploitation pétrolière offshore : Enjeux maritimes, Note de Synthèse N°125, ISEMAR, France, Mai 2010.

21- Juan Luis Suárez de Vivero, eaux territoriales en méditerranée et en mer noire, Parlement européen-Département thématique Politiques structurelles et de cohésion, Bruxelles, 2010.

22- Julien ROCHETTE, Matthieu WEMAËRE, Lucien CHABASON, Sarah CALLET, En finir avec le bleu pétrole : Pour une meilleure régulation des activités pétrolières et gazières offshore, IDDRI, N°01, Paris, 14 février 2014.

23- Julien ROCHETTE, Forage en eaux troubles : Pour une régulation internationale des activités pétrolières et gazières offshore, IDDRI, N°06, Paris, 14 Février 2014.

24- Katherine SALES, Shailendra MUDGAL, Valerie FOGLEMAN, civil liability, security financial and compensation claims for offshore oil and gas activities in European Economic Area, BIO by Deloitte, United Kingdom, August 2014.

25- Kissi AGYEBENG, Disappearing Acts – Toward a Global Civil Liability Regime for Pollution Damage Resulting from Offshore Oil and Gas Exploration, Cornell Law School Graduate Student Papers, Paper 11, United states, 2006.

26- Leticia SAKAI, Le principe de la souveraineté permanente sur les ressources naturelles : sa création, sa dynamique et son actualité en droit international, IHEDN, France, Mai 2013.

27- Lucien CHABASON, Offshore oil exploitation a new frontier for international environmental law, IDDRI, n°11, Paris, 11 November 2011.

28- Maïté de BONCOURT, Offshore Gas in East Mediterranean: From Myth to Reality, IFRI, paris, May 2013.

29- Maïté de BONCOURT, Risques politiques et géopolitiques : la gouvernance du gaz en Israël, IFRI, paris, Décembre 2015.

30- Miki LIVNAT, offshore safety in the eastern mediterranean energy sector implications of the new EU directive, mediterranean paper series 2014, The German Marshall Fund of the United States, Washington, May 2014.

31- Nada ABDUL RAHIM, Liban pétrole et gaz, Brussels Invest & Export, Beyrouth, Septembre 2013.

32- Nkaepe ETTEH, Joint Operating Agreements: Which Issues Are Likely to Be the Most Sensitive to the Parties and How Can a Good Contract Design Limit the Damage From Such Disputes?, CEPMLP, university of dundee, Scotland, 2009.

33- Patson W. ARINAITWE, Exploitation of Offshore Transboundary Oil and Gas Reservoirs; An International Law Perspective, Uganda Christian University, Uganda, August 2014.

34- Paul TOURRET et Anne GALLAIS BOUCHET, Les exploitations des espaces maritimes, ISEMAR, Note de Synthèse N°168, France, octobre 2014.

35- Pierre RAZOUX, vers une nouvelle équation stratégique en méditerranée, IRSEM, note de recherche stratégique n°1, Janvier 2013.

36- Rachel BAIRD, Arrests in a Cold Climate (Part2) - Shaping hot pursuit through State practice, Antarctic and Southern Ocean Law and Policy Occasional Papers, N°13, university of Tasmania, Australia, 2009.

37- Robert BECKMAN, Leonardo BERNARD, framework for the joint development of hydrocarbon resources, CIL, Singapore, 2013.

38- Roby NATHANSON, Ro'ee Levy, Natural Gas in the Eastern Mediterranean Casus Belli or Chance for Regional Cooperation?, IEPN and INSS, Tel Aviv, November 2012.

39- Sandra KLOFF et Clive WICKS, Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier,

Commission de l'UICN des Politiques Environnementales, Économiques et Sociales, Octobre 2004.

40- Seeninaaidu NALLAYARASU, offshore structures- Analysis and Design, Indian Institute of Technology Madras, India, 2012.

41- Sylvain SERBUTOVIEZ, Les hydrocarbures offshore, IFP Energies nouvelles, Panorama 2012, France, décembre 2011.

42- Tara DAVENPORT, Submarine Cables: Problems in Law and Practice, CIL, Singapore, 2010.

43- The Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights, Counterpiracy under International Law, academy briefing no.1, University of Geneva, Switzerland, August 2012.

44- Tullio SCOVAZZI, Note sur la création d'Aires Marines Protégées au-delà des juridictions nationales ou dans des zones en mer Méditerranée pour lesquelles les limites de souveraineté ou de juridiction ne sont pas encore définies, CAR/ASP, Tunis, 2011.

45- Youna LYONS, abandoned offshore installations in southeast asia and the opportunity for rigs-to-reefs, CIL, Singapore, 2013.

D-jurisprudence :

1- CIJ, affaire de la délimitation de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine (Canada/Etats-Unis d'Amérique), 12 Octobre 1984.

2- CIJ, affaire de la délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn, 16 Mars 2001.

3- CJUE, A. Salemink contre Raad van bestuur van het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen, Affaire C-347/10, 17 Janvier 2012.

E-colloques, communications et rapports :

1- Bureau international du Travail, La sécurité du travail dans les installations pétrolières en mer et questions connexes, imprimerie du Bureau international du Travail, TMOPI/1993, Genève, 1993.
2- Commission européenne, rapport de la commission au parlement européen et au conseil sur la responsabilité, l'indemnisation et les garanties financières pour les opérations pétrolières et gazières en mer conformément à l'article 39 de la directive 2013/30/UE, COM(2015) 422 final, Bruxelles, 14 septembre 2015.
3- Erik HJELDE & Co, Disposal of disused offshore concrete gravity platforms in the OSPAR Maritime Area, The International Association of Oil & Gas Producers, Report No: 338, February 2003.
4-Hédi HERICHI, Le régime juridique des activités de recherche et de production des hydrocarbures offshore en Tunisie, projet sur la politique maritime intégrée en Méditerranée (IMP-MED), Activités Régionales : 7ème Atelier Technique Régional et 2ème Visite d'étude, Tunis, 24-28 Mars 2014.
5- John KEARNS & Co, Flaring & venting in the oil & gas exploration & production industry- An overview of purpose, quantities, issues, practices and trends, Report No. 2.79/288, The International Association of Oil & Gas Producers, January 2000.
6- Kristel DE SMEDT, And Co, Civil Liability and Financial Security for Offshore Oil and Gas Activities, METRO, Final Report, The Netherlands, 22 October 2013.
7- Michalis CHRISTOU, Myrto KONSTANTINIDOU, Safety of offshore oil and gas operations : Lessons from past accident analysis, report n° : EUR 25646 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2012.
8- Mounir Belloumi, Energy resources in tunisia, french-serbian european

summer university : renewable energy sources and environment–multidisciplinary aspect, Vrnjačka Banja, Serbia, 17–24 October 2006.
9- Richard SHAW, Report of the CMI working group on offshore mobile craft, CMI yearbook, 2004.
10- Saïd IHRAI, La zone économique exclusive du Maroc en Méditerranée, UICN, Atelier Juridique sur la Gouvernance de la Méditerranée au-delà des Mers Territoriales, Malaga, Espagne, 15 et 16 Mars 2004.
11- Violeta S. RADOVICH, International Legal Regime of Offshore Structures- Environmental Concerns, CMI, colloquium buenos aires 2010, Octobre 24-27 2010.
12- Violeta S. RADOVICH, Javier Franco-ZARATE, offshore activity - new regulations and contracts, CMI Beijing conference 2012, Beijing, China, 14-19 October 2012.

F-textes juridiques :

F.a-Convention International :

1- Convention portant création de l'organisation maritime internationale, 06 Mars 1948.
2- Convention sur la haute mer, 29 avril 1958.
3- Convention sur le plateau continental, 29 avril 1958.
4- Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, 29 avril 1958.
5- Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses, 15 Mars 2000.
6- convention on offshore units, artificial islands and related structures used in the exploration for and exploitation of petroleum and seabed mineral resources, May 2001, (Canadian Draft).

7- code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), 17 décembre 2002.

8- Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, 14 Octobre 2005.

9- convention internationale de hong kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 15 Mai 2009.

10- Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, 30 Avril 2010.

<u>F.b- textes juridiques Régionaux :</u>

1- Offshore pollution liability agreement, 04 September 1974.

2- Accord relatif à la protection de l'environnement marin et côtier d'une zone de la mer méditerranée (accord ramoge), 10 Mai 1976.

3- Convention on civil liability for oil pollution damage resulting from exploration for and exploitation of seabed mineral resources, 1 may 1977.

4- Protocol concerning marine pollution resulting from exploration and exploitation of the continental shelf, 29 March 1989. (Kuwait)

5- Convention pour la protection du milieu marin de l'atlantique du nord-est, 22 Septembre 1992.

6- Plan d'intervention franco-italo-monégasque pour la prévention et la lutte contre les pollutions en mer (Plan RAMOGEPOL), 1993.

7- Subregional contingency plan for preparedness and response to major marine pollution incidents in the mediterranean, (Cyprus- Egypt- Israel) June 1995.

8- Règlement (CE) no 1406/2002 du parlement européen et du conseil instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, 27 juin 2002.

9- Directive 2004/35/ce du parlement européen et du conseil sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, 21 avril 2004.

10- Agreement on the sub-regional contingency plan for prevention of, preparedness for and response to major marine pollution incidents in the adriatic sea, 09 November 2005.

11- Décision de la commission instituant le groupe des autorités du pétrole et du gaz en mer de l'Union européenne, 2012/C 18/07, 19 Janvier 2012.

12- Directive 2013/30/UE du parlement européen et du conseil relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, 12 juin 2013.

13-implementation agreement between the government of the state of israel and the government of the republic of cyprus andthe government of the hellenic republic on the sub-regional marine oil pollution contingency plan, 08 May 2018.

F.c- Accords bilatéraux :

1- Agreement between Italy and Yugoslavia concerning the Delimitation of the Continental Shelf between the two Countries in the Adriatic Sea, 8 January 1968.

2- Agreement between the Government of the Republic of Tunisia and the Government of the Italian Republic concerning the Delimitation of the Continental Shelf between the two Countries, 20 August 1971.

3- Convention between Spain and Italy on the Delimitation of the Continental Shelf between the two States, 19 February 1974.

4- Agreement between the Hellenic Republic and the Italian Republic on the Delimitation of the Respective Continental Shelf Areas of the two States, 24 May 1977.

5- convention de délimitation maritime entre le gouvernement de la république française et le gouvernement de son altesse sérénissime le prince de Monaco, 16 Février 1984.

6- Agreement between the Great Socialist People's Lybian Arab Jamahariya and the Republic of Malta implementing Article III of the Special Agreement and the Judgment of the International Court of Justice, 10 November 1986.

7- Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Italian Republic on the Delimitation of the Maritime Boundaries in the Area of the Strait of Bonifacio, 28 November 1986.

8- Agreement between the Libyan Arab Socialist People's Jamahariya and the Republic of Tunisia to Implement the Judgment of the International Court of Justice in the Tunisia/Libya Continental Shelf Case, 8 August 1988.

9- Agreement between Albania and Italy for the determination of the continental shelf of each of the two countries, 18 December 1992.

10- Treaty on the State Border between the Republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina, 30 July 1999.

11- Accord de coopération technique, Plan LION, 22 juillet 2002.

12- Agreement between the Republic of Cyprus and the Arab Republic of Egypt on the Delimitation of the Exclusive Economic Zone,17 February 2003.

13- Accord de délimitation des frontières maritimes entre l'Albanie et la Grèce, 27 Avril 2009.

14- Technical agreement between the ministry of economic development of the italian republic (directorate general for energy and mineral resources) and the ministry of economy, labour and entrepreneurship of the republic of croatia (directorate for mining) on the joint exploitation of the annamaria gas field in the adriatic sea, 02 July 2009.

15- Agreement between the Government of The State of Israel and the Government of The Republic of Cyprus on the delimitation of the Exclusive Economic Zone, 17 December 2010.

16- Framework agreement between the Republic of Cyprus and the the Arab Republic of Egypt concerning the development of Cross-Median line hydrocarbons resources, 12 December 2013.

F.d-Loi :

1-Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles. (France)

2-The exclusive economic zone and the continental shelf laws 2004 and 2014. (Crypus)

F.e-Soft Law :

1- PNUE/PAM :

1-lignes directrices sur la coopération dans la lutte contre les pollutions marines par hydrocarbures en méditerranée, 11 septembre 1987.

2-OMI/IMO :

1-Measures to prevent infringement to safety zones around offshore installations or structures, 19 Novembre 1987.

2- Safety zones and safety of navigation around offshore installations and structures, 19 October 1989.

3- Guidelines and standards for the removal of offshore installations and structures on the continental shelf and in the exclusive economic zone, 19 October 1989.

4-Directives spécifiques pour l'évaluation des plates-formes ou autres ouvrages en mer, 22 September 2000.

5- Maritime criminal acts – draft guidelines for national legislation, 15 August

2007.

6- Directives pour l'implantation de récifs artificiels, 2009.

7- Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, 2 décembre 2009 (recueil modu de 2009).

8- Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, 02 Décembre 2009.

9- Guidelines for safety zones and safety of navigation around offshore installations and structures, 7 December 2010.

3-OSPAR :

1- Décision OSPAR 98/3 sur l'élimination des installations offshore désaffectées 23 JUILLET 1998.

2- Décision OSPAR 2000/2 relative à un système obligatoire et harmonisé de contrôle de l'utilisation des produits chimiques en offshore et de réduction de leurs rejets (telle qu'amendée par la Décision OSPAR 2005/1), Juin 2000.

3- Décision OSPAR 2000/3 relative à l'utilisation des fluides de forage à phase organique (OPF) et au rejet des déblais de forage contaminés par des OPF, Juin 2000.

4- Recommandation OSPAR 2001/1 relative à la gestion de l'eau de production des installations offshore.

5- Lignes directrices OSPAR de la surveillance de l'impact environnemental des activités pétrolières et gazières en offshore, 2004-11.

6- Recommandation OSPAR 2006/5 sur un régime de gestion des piles de déblais de forage offshore, Juin 2006.

7- Lignes directrices OSPAR pour l'évaluation et la gestion des risques du stockage des flux de CO2 dans les structures géologiques 2007.

8- Décision OSPAR 2007/2 sur le stockage des flux de dioxyde de carbone dans des structures géologiques , Juin 2007.
9- Commission OSPAR, Lignes directrices pour réduire l'impact de l'éclairage des installations offshore sur les oiseaux dans la Zone maritime OSPAR, Accord OSPAR 2015-08, 2015.

G- Documents Organisation :

1-OMI/IMO:

1- OMI, rapport de la vingt-deuxième réunion consultative des parties contractantes à la convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, LC 22/14, 25 octobre 2000.
2- IMO, implications of the united nations convention on the law of the sea for the international maritime organization, LEG/MISC.6, 10 Septembre 2008.
3- OMI, Proposition visant à inscrire une nouvelle question au programme de travail portant sur la question de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures découlant des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large - Document présenté par l'Indonésie, LEG 97/14/1, 10 septembre 2010.
4- IMO, summary record of the seventh meeting, C 106/SR.7, 30 June 2011.
5- OMI, Analyse des questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, notamment nouvel examen de la révision proposée de l'orientation stratégique 7.2- Document présenté par le Brésil, LEG 99/13/1, 10 Février 2012.
6- OMI, Analyse des questions de responsabilité et d'indemnisation dans le

contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, notamment nouvel examen de la révision proposée de l'orientation stratégique 7.2, Renseignements relatifs à la Conférence internationale sur le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à une pollution transfrontière par les hydrocarbures qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large – Document présenté par l'Indonésie, LEG 99/13/2, 02 Mars 2012.

7- OMI, Analyse des questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, notamment nouvel examen de la révision proposée de l'orientation stratégique 7.2 – Document présenté par l'Indonésie, LEG 99/13/3, 09 Mars 2012.

8- OMI, Questions de responsabilité et d'indemnisation dans le contexte des dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières au large- Renseignements concernant la deuxième Conférence internationale sur le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à une pollution transfrontière par les hydrocarbures qui découlent des activités d'exploration et d'exploitation au large, LEG 100/13, 22 Mars 2013.

9- OMI, Questions de responsabilité et d'indemnisation liées aux dommages dus à une pollution transfrontière qui découlent d'activités d'exploration et d'exploitation au large – Recommandations relatives aux arrangements ou accords bilatéraux/régionaux sur les questions de responsabilité et d'indemnisation liées aux dommages dus à une pollution transfrontière par les hydrocarbures qui découlent d'activités d'exploration et d'exploitation au large – Document présenté par le Danemark et l'Indonésie, LEG 104/14/2, 21 février 2017.

2-ONU : Division des affaires maritimes et du droit de la mer

1- Croatie, Décision sur l'extension de la juridiction de la République de Croatie dans la mer Adriatique, Law of the Sea Bulletin, n° 53, 2003.

2- Espagne, Note verbale datée du 27 mars 2013 adressée au Secrétaire général par la Mission permanente de l'Espagne auprès de l'Organisation des Nations Unies, The Law of the Sea Bulletin, n° 81, 2013.

3- Grèce, Note verbale datée du 20 février 2013 adressée au Secrétaire général par la Mission permanente de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies, the law of the sea bulletins, Bulletin n° 81, 2013.

4- Liban, Rapport concernant la délimitation de la limite méridionale de la zone économique exclusive du Liban, The Law of the Sea Bulletin, n° 73, 2010.

5- Liban, Liste des coordonnées géographiques de points pour la délimitation de la zone économique exclusive, partie sud de la ligne médiane occidentale (Liban-Chypre), The Law of the Sea Bulletin, n° 74, 2010.

6- Liban : Lettre en date du 20 juin 2011, adressée au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies par la Mission permanente du Liban auprès de l'Organisation, Law of the Sea Bulletin, n° 76, 2011.

7- Liban : Décret n° 6433 Tracé des frontières de la zone économique exclusive du Liban, The Law of the Sea, Bulletin n° 77, 2011.

8- Monténégro, Note verbale datée du 1er décembre 2014, adressée au Secrétariat des Nations Unies par le Ministère des affaires étrangères et de l'intégration européenne, The Law of the Sea Bulletin, n° 87, 2015.

9- Monténégro, Note verbale datée du 18 mai 2015, adressée au Secrétaire général des Nations Unies par la Mission permanente du Monténégro auprès de l'Organisation des Nations Unies, Law of the Sea Bulletin, n° 88, 2015.

10- Turquie, Note d'information de la Turquie, concernant ses objections à l'accord du 17 février 2003 entre la République de Chypre et la République arabe d'Égypte sur la délimitation de la zone économique exclusive, Annexe, Law of the Sea Bulletin, n° 54, 2004.

<u>3-OSPAR :</u>

1- OSPAR, Meeting of the Offshore Industry Committee, OIC 16/14/1-E, 15-17 March 2016, The Hague, Netherlands,.

<u>4- PNUE/PAM :</u>

1-PNUE, rapport de la réunion d'experts OJI/PNUE sur les aspects juridiques de la pollution résultant de l'exploration et l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol en méditerranée, UNEP /IG.14/INF.17, Genève, 08 Janvier 1979.

2- PNUE, rapport de la réunion intergouvernemental des états riverains de la méditerranée charger d'évaluer l'état d'avancement du plan d'action pour la méditerranée et première réunion des parties contractantes à la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution et aux protocoles y relatifs, UNEP/IG.14/9, Genève, 20 Avril 1979.

3- PNUE/PAM, étude concernant le fond interétatique pour la zone de la mer méditerranée et la question de la responsabilité et de la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin, UNEP/IG.23/INF.3, 15 Décembre 1980.

4- PNUE, réunion consultative technique sur a pollution due à l'exploration et l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP/WG.155/1, Athènes, Grèce, 26 Septembre 1986.

5- PNUE/PAM, guide pour l'exploration et l'exploitation des ressources de pétrole et de gaz naturel du fond marin méditerranéen, avec un vocabulaire

des termes d'usage courant, UNEP/IG.74/INF.5, 15 juin 1987.
6- PNUE/PAM, rapport d'activité sur l'élaboration du protocole relative à Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP/IG.74/Inf.9, Athènes, Grèce, 15 Juillet 1987.
7- PNUE/PAM, rapport de la cinquième réunion ordinaire des parties contractantes à la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution et aux protocoles y relatifs, UNEP/IG.74/5, Athènes, Grèce, 28 Septembre 1987.
8- PNUE/PAM, projet de Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol- avec les observations reçues, Athènes, Grèce, UNEP(OCA)/MED WG.15/3, 15 Mars 1990.
9- PNUE/PAM, Rapport de la réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.15/4, Athènes, Grèce, 11 Mai 1990.
10- PNUE/PAM, Rapport de la réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.18/4, Athènes, Grèce, 11 Janvier 1991.
11- PNUE/PAM, Rapport de la troisième réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer

Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.30/4, 0 Athènes, Grèce, 05 Octobre 1991.
12- PNUE/PAM, Rapport de la quatrième réunion du Groupe de travail d'experts sur le projet de protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, UNEP(OCA)/MED WG.81/4, 12 Octobre 1994.
13- PNUE/PAM, procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la région de la mer méditerranée, UNEP(OCA)/MED/WG.117/3, Athènes, Grèce, 01 juillet 1997.
14- PNUE/PAM, rapport première réunion d'experts juridiques et techniques désignés par les gouvernements sur l'élaboration d'une procédure appropriée concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer méditerranée, UNEP(OCA)/MED WG.117/4, 10 Octobre 1997.
15- PNUE/PAM, deuxième réunion d'experts juridiques sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la région de la mer méditerrané, UNEP(DEC)/MED WG.230/2, Athènes, Grèce, 06 Mai 2003.
16- PNUE/PAM, rapport de la réunion du groupe de travail d’experts juridiques et techniques, à composition non limitée, chargé de proposer des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.285/4, 22 Mai 2006.

17- PNUE/PAM, Projet de lignes directrices relatives à la responsabilité et à la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.319/3, Athènes, Grèce, 08 juin 2007.
18- PNUE/PAM, rapport de la deuxième réunion, à composition non limitée, du groupe des experts juridiques et techniques chargé de proposer des règles et procédures appropriées pour la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.319/4, 17 Septembre 2007.
19- PNUE/PAM, rapport de la troisième réunion du groupe des experts juridiques et techniques sur l'application des lignes directrices concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.329/4, 06 Février 2009.
20- PNUE/PAM, Rapport de la 1ere réunion du groupe de travail sur le protocole offshore, UNEP(DEPI)/MED WG 384/4, Athènes, Grèce, 04 juillet 2013.
21- PNUE/PAM, Projet de décision relatif aux actions de suivi concernant le Plan d'action du Protocole Offshore, UNEP(DEPI)/MED WG.387/12, Athènes, Grèce, 26 Juillet 2013.
22- PNUE/PAM, Rapport de la réunion des Points focaux du Plan d'action pour la Méditerranée, UNEP(DEPI)/MED WG.387/22, Athènes, Grèce, 22 Septembre 2013.
23- PNUE/PAM, Projet de Plan d'action du Protocole Offshore révisé (18 juin 2014), UNEP(DEPI)/MED WG.417/5/Corr.1, Athènes, Grèce, 04 Juin 2015.

24--PNUE/PAM, Exigences minimales pour l'établissement d'un Programme national d'inspection des activités de surveillance offshore, UNEP(DEPI)/MED WG.434/5, Athènes, Grèce, 6 mars 2017.
25- PNUE/PAM, Feuille de route régionale pour la mise en place d'un Programme et d'une évaluation pour la surveillance offshore à l'échelle régionale, UNEP(DEPI)/MED WG.434/7, Athènes, Grèce, 6 mars 2017.
26- PNUE/PAM, Liste des indicateurs IMAP applicables au Programme de surveillance offshore et Notes d'orientation préliminaires connexes, UNEP(DEPI)/MED WG.384/6, Athènes, Grèce, 6 mars 2017.
27- PNUE/PAM, Liste des paramètres, UNEP(DEPI)/MED WG.434/4, Athènes, Grèce, 6 mars 2017.
28-PNUE/PAM, Report of the First Meeting of the Barcelona Convention Offshore Oil and Gas Group (OFOG) Sub-Group on Environmental Impact of Offshore Monitoring Programmes, UNEP(DEPI)/MED WG.434/9, Athens, Greece, 4 April 2017.

5- REMPEC/PAM:

1- REMPEC/PAM, rapport de la dixième réunion des correspondants du centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), REMPEC/WG.32/11, Malte, 30 Mai 2011.
2- REMPEC, Système régional d'information – Guides opérationnels et documents techniques, Guide pour la lutte contre la pollution marine accidentelle en Méditerranée, Edition juin 2012.
3- REMPEC/PAM, on-going discussion at imo on matters concerning liability and compensation for oil pollution damage resulting from offshore exploration and exploitation activities, REMPEC/WG.34/INF.4, Athens, Greece, 05 December 2013.

4- REMPEC/PAM, analyse du questionnaire offshore - Note du Secrétariat, REMPEC/WG.34/20, Athènes, Grèce, 06 Décembre 2013.
5- REMPEC/PAM, rapport de l'atelier sur la capacité régionale de lutte et la coordination contre les déversements majeurs d'hydrocarbures en mer méditerranée (medexpol 2013), REMPEC/WG.34/21, Athènes, Grèce, 24 janvier 2014.
6- REMPEC/PAM, étude sur les meilleures pratiques internationales, Note du Secrétariat, REMPEC/WG.34/19/Rev.1, Athènes, Grèce, 26 février 2014.
7- REMPEC/PAM, plan d'action provisoire pour le protocole offshore : Note du Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle, REMPEC/WG.35/4, Malte, 29 Mai 2014.
8- REMPEC/PAM, rapport de la 3ème réunion du groupe de travail sur le protocole offshore, REMPEC/WG.35/6, Malte, 31 juillet 2014.

6-USGS :

1-USGS, Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean, March 2010.
2- USGS, Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of Libya and Tunisia, September 2011.
3- USGS, Assessment of Undiscovered Conventional Oil and Gas Resources of North Africa, February 2013.

H-autres Documents :

1- Agritrade, L'exploitation de pétrole, gaz et minerais : source de préoccupation du secteur de la pêche de nombreux pays ACP, Lettre d'information Pêche, Wageningen, Pays-Bas, Mars 2014.
2- Collin Moffat et Co, Bilan de santé 2010, commission OSPAR, Oktoberdruck AG, Londres, 2010.

3- Déclaration du sommet du G-20 à Toronto, 26 et 27 juin 2010.
4-Ministry of National Infrastructure, Energy and Water Resources, Call for Bids 1st Offshore Bidding Round, 2016.
5- OPOL, rules of the offshore pollution liability association limited, 1 April 2016.
6- OPOL, guidelines for claimants, April 2016.
7- Richard SHAW, Trans-boundary oil pollution damage arising from exploration and exploitation of offshore oil. Do we need an international compensation convention?, CMI news letter, No.3, october/december 2011, pp 18-23.
8- Robert D. BOTT, Flaring Questions + Answers, Second Edition, Canadian Centre for Energy Information, Canada, 2007.
9- The G20 Seoul summit leaders' declaration, 11-12 November 2010.
10- Thijs J. MAARLEVELD, Ulrike GUERIN et Barbara EGGER, Manuel pratique pour les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique, UNESCO, Paris, 2013.

I-Webographie [1]

1- Evangelos RAFTOPOULOS, Sustainable Governance of Offshore Oil and Gas Development in the Mediterranean: Revitalizing the Dormant Mediterranean Offshore Protocol, MEPIELAN Centre, http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Governance-of-Offshore-Oil-and-Gas-Development-in-the-Mediterranean:-Revitalizing-the-Dormant-Mediterranean-Offshore-Protocol, 19/08/2010.
2- F. William ENGDAHL, Le bassin du Levant et Israël - une nouvelle

[1] **تنبيه**: كل الروابط المذكورة في هذه القائمة تحققت من أنّها كانت تعمل إلى تاريخ 2019/04/12. وبالتالي، تفاديا للتكرار، لن يتم ذكر تاريخ الزيارة.

donne géopolitique ?, http://www.voltairenet.org/article174058.html, 20/05/2012.
3- Fabio CAFFIO, informal agreement between italy, malta on moratorium offshore sicily, http://www.energy-pedia.com/news/malta/malta-proposes-joint-exploration-after-italy-protests-at-new-exploration-blocks, 19/11/2015.
4- Gail E TVERBERG, What Effect Would Unlimited Liability Have On Offshore Drilling?, http://www.businessinsider.fr/us/unlimited-liability-drilling-2010-8/, 04/08/2010.
5- Genc KONDI, Pétrole offshore, la Grèce menace la candidature de l'Albanie à l'UE, http://www.econostrum.info/Petrole-off-shore-la-Grece-menace-la-candidature-de-l-Albanie-a-l-UE_a11572.html, 11/09/2012.
6- Hervé AMIOT, Le gaz en Méditerranée orientale : une nouvelle donne pour Israël, http://www.lesclesdumoyenorient.com/Le-gaz-en-Mediterranee-orientale.html, 27/12/2013.
7- Irina BOKOVA, Halte à la destruction du patrimoine culturel subaquatique, http://archives.lesoir.be/halte-a-la-destruction-du-patrimoine-culturel_t-20111209-01PVAC.html?queryand=Halte+%E0+la+destruction+du+patrimoine+culturel+subaquatique&firstHit=0&by=10&when=-1&sort=datedesc&pos=0&all=1&nav=1, 09/12/2011.
8- Jean-Arnault DÉRENS, Laurent GESLIN, Simon RICO, De Venise à Corfou, la Mer Adriatique sous la menace de nouveaux forages pétroliers, http://www.bastamag.net/Gaz-et-petrole-dans-l-Adriatique, 01/06/2015.
9- Jérémy DRISCH, Exploration pétrolière turque en mer Egée : nouvelles contestations grecques, sentinelle droit international, Bulletin N° 340, 24/03/2012.

10- Jérémy DRISCH, Délimitation des espaces maritimes entre le Liban et Israël : vers une médiation américaine?, sentinelle droit international, Bulletin N° 329, 06/01/2013.
11- Laurent LAGNEAU, Menaces jihadistes en mer Méditerranée, http://www.opex360.com/2015/03/22/menaces-jihadistes-en-mer-mediterranee/, 22/03/2015.
12- Martine VALO, Ségolène Royal ne veut plus de recherches d'hydrocarbures en Méditerranée, http://www.lemonde.fr/pollution/article/2016/04/09/segolene-royal-ne-veut-plus-de-recherches-d-hydrocarbures-en-mediterranee_4899218_1652666.html, 09/04/2016.
13-Mona SUKKARIEH, Aphrodite's blues, Cyprus and Israel diverge over shared gas reservoir, http://www.executive-magazine.com/economics-policy/aphrodites-blues, 06/06/2018.
14- Moses dotsey AKLORBORTU, Ghana's offshore operations under threat from activities of fishermen, http://www.graphic.com.gh/news/general-news/ghana-s-offshore-operations-under-threat-from-activities-of-fishermen-buah.html, 22/06/2016.
15- Philippe RIDET, Référendum en Italie sur les forages offshores, http://www.lemonde.fr/planete/article/2016/04/15/referendum-en-italie-sur-les-forages-offshore_4902825_3244.html, 15/04/2016.
16- Rod CHOORAMUN, Unitisation – The Oil and Gas Industry's Solution to One of Geology's Many Conundrums, https://www.andrewskurth.com/pressroom-publications-1133.html, August 2014.
17-Samuel FURFARI, Les frontières maritimes en Méditerranée, aspects juridiques et enjeu énergétique, http://www.jolpress.com/blog/frontieres-

maritimes-mediterranee-aspects-juridiques-enjeu-energetique-furfari-822855.html, 10/11/2013.

18- Simon o. WILLIAMS, offshore installations : practical security and legal considerations, CIMSEC, http://cimsec.org/offshore-installations-practical-security-legal-considerations/7872, 11/10/2013.

19- Sven MILEKIC, Croatia Puts Adriatic Oil, Gas Probes on Hold, http://www.balkaninsight.com/en/article/oil-gas-offshore-exploration-in-adriatic-delayed, 18/03/2015.

20- Ya'acov ZALEL, anastasiades, netanyahu to discuss unitization agreement, http://www.naturalgaseurope.com/nicos-anastasiades-benjamin-netanyahu-unitization-agreement-cyprus-israel-26296, 11/11/2015.

الفهرس: